



3 1761 11650584 3



Government  
Publications




Government  
Publications









Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505843>







HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Thursday, November 16, 1978

Monday, March 5, 1979

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1

Le jeudi 16 novembre 1978

Le lundi 5 mars 1979

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

RESPECTING:

Organization and Main Estimates  
1979-80 under POST OFFICE

CONCERNANT:

Organisation et budget principal  
1979-1980 sous la rubrique POSTES

APPEARING:

The Honourable J. Gilles Lamontagne  
Postmaster General

COMPARAÎT:

L'honorable J. Gilles Lamontagne,  
Ministre des Postes

WITNESSES:

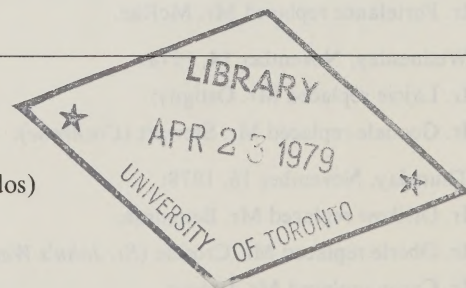
(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Fourth Session of the  
Thirtieth Parliament, 1978-79

Quatrième session de la  
trentième législature, 1978-1979



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

Caouette ( <i>Villeneuve</i> )	Darling
Clarke	Dinsdale
( <i>Vancouver Quadra</i> )	Goodale
Collenette	Halliday
Corbin	Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

Loiselle ( <i>Saint-Henri</i> )	Portelance
Masniuk	Roy ( <i>Laval</i> )
McKenzie	Whiteway
Milne	Wood—(20)
Orlikow	

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, October 10, 1978:

Mr. Forrestall replaced Mr. Hargrave;  
Mr. Towers replaced Mr. McKenzie;  
Mr. Cadieu replaced Mr. Beatty.

On Tuesday, November 13, 1978:

Mr. Lumley replaced Mr. Béchard;  
Mr. Corbin replaced Mr. Collenette;  
Mr. Roy (*Laval*) replaced Mr. Flynn;  
Mr. Stewart (*Cochrane*) replaced Mr. Goodale;  
Mr. Ostiguy replaced Mr. Lapointe;  
Mr. Wood replaced Mr. McIsaac;  
Mr. Portelance replaced Mr. McRae.

On Wednesday, November 14, 1978:

Mr. Lajoie replaced Mr. Ostiguy;  
Mr. Goodale replaced Mr. Stewart (*Cochrane*).

On Thursday, November 16, 1978:

Mr. Orlikow replaced Mr. Benjamin;  
Mr. Oberle replaced Mr. Crosbie (*St. John's West*);  
Mr. Caron replaced Mr. Lajoie;  
Mr. McRae replaced Mr. Loiselle (*Saint-Henri*);  
Mr. Lapointe replaced Mr. Lumley;  
Mr. Guay (*Lévis*) replaced Mr. Roy (*Laval*);  
Mr. Collenette replaced Mr. Caron;  
Mr. McKenzie replaced Mr. Towers;  
Mr. Murta replaced Mr. Cadieu;  
Mr. Wise replaced Mr. Forrestall;

Conformément à l'article 65(4)(b) du Règlement

Le mardi 10 octobre 1978:

M. Forrestall remplace M. Hargrave;  
M. Towers remplace M. McKenzie;  
M. Cadieu remplace M. Beatty.

Le mardi 13 novembre 1978:

M. Lumley remplace M. Béchard;  
M. Corbin remplace M. Collenette;  
M. Roy (*Laval*) remplace M. Flynn;  
M. Stewart (*Cochrane*) remplace M. Goodale;  
M. Ostiguy remplace M. Lapointe;  
M. Wood remplace M. McIsaac;  
M. Portelance remplace M. McRae.

Le mercredi 14 novembre 1978:

M. Lajoie remplace M. Ostiguy;  
M. Goodale remplace M. Stewart (*Cochrane*).

Le jeudi 16 novembre 1978:

M. Orlikow remplace M. Benjamin;  
M. Oberle remplace M. Crosbie (*Saint-Jean-Ouest*);  
M. Caron remplace M. Lajoie;  
M. McRae remplace M. Loiselle (*Saint-Henri*);  
M. Lapointe remplace M. Lumley;  
M. Guay (*Lévis*) remplace M. Roy (*Laval*);  
M. Collenette remplace M. Caron;  
M. McKenzie remplace M. Towers;  
M. Murta remplace M. Cadieu;  
M. Wise remplace M. Forrestall;



Mr. Masniuk replaced Mr. Neil;  
Mr. Forrestall replaced Mr. Wise.

On Friday, November 17, 1978:

Mr. Caouette (*Villeneuve*) replaced Mr. Dionne (*Kamou-raska*);  
Mr. Lajoie replaced Mr. Collenette;  
Mr. Loiselle (*Saint-Henri*) replaced Mr. Lapointe;  
Mr. Roy (*Laval*) replaced Mr. Guay (*Lévis*).

On Monday, March 5, 1979:

Mr. Darling replaced Mr. Mazankowski;  
Mr. Whiteway replaced Mr. McCain;  
Mr. Dindsdale replaced Mr. Oberle;  
Mr. Halliday replaced Mr. Forrestall;  
Mr. Clarke (*Vancouver Quadra*) replaced Mr. Murta;  
Mr. Rodriguez replaced Mr. Orlikow;  
Mr. Collenette replaced Mr. Condon;  
Mr. Milne replaced Mr. Lajoie;  
Mr. Orlikow replaced Mr. Rodriguez.

M. Masniuk remplace M. Neil;  
M. Forrestall remplace M. Wise.

Le vendredi 17 novembre 1978:

M. Caouette (*Villeneuve*) remplace M. Dionne (*Kamou-raska*);  
M. Lajoie remplace M. Collenette;  
M. Loiselle (*Saint-Henri*) remplace M. Lapointe;  
M. Roy (*Laval*) remplace M. Guay (*Lévis*).

Le lundi 5 mars 1979:

M. Darling remplace M. Mazankowski;  
M. Whiteway remplace M. McCain;  
M. Dindsdale remplace M. Oberle;  
M. Halliday remplace M. Forrestall;  
M. Clarke (*Vancouver Quadra*) remplace M. Murta;  
M. Rodriguez remplace M. Orlikow;  
M. Collenette remplace M. Condon;  
M. Milne remplace M. Lajoie;  
M. Orlikow remplace M. Rodriguez.

## ORDERS OF REFERENCE

Wednesday, November 8, 1978

*ORDERED*,—That Votes 10a, L63a, 85a, 101a and 102a, for the fiscal year ending March 31, 1979, relating to the Department of Transport, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

Friday, February 23, 1979

*ORDERED*,—That Votes 1 and 5 relating to the Post Office; Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120, 125 and 130 relating to Transport for the fiscal year ending March 31, 1980, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

*ATTEST:*

## ORDRES DE RENVOI

Le mercredi 8 novembre 1978

*IL EST ORDONNÉ*,—Que les crédits 10a, L63a, 85a, 101a et 102a, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

Le vendredi 23 février 1979

*IL EST ORDONNÉ*,—Que les crédits 1 et 5, Postes et les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120, 125 et 130, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

*ATTESTÉ:*

*Le Greffier de la Chambre des communes*

ALISTAIR FRASER

*The Clerk of the House of Commons*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 16, 1978  
(1)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 11:16 o'clock a.m. this day, for the purpose of organization.

*Members of the Committee present:* Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Corbin, Collette, Forrestall, Goodale, Guay (*Lévis*), Harquail, Lapointe, Masniuk, Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae, Murta, Oberle, Orlikow, Portelance, Wise and Wood.

*Other Members present:* Messrs. Béchard, Caron, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Lajoie, Landers, Marceau, Parent, and Trudel.

The Clerk of the Committee presided over the election of the Chairman of the Committee.

Mr. Condon, seconded by Mr. Mazankowski, moved,—That Mr. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint Paul*), do take the Chair of the Committee as Chairman.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Chairman took the Chair.

On motion of Mr. Collette, Mr. McRae was elected Vice-Chairman of the Committee.

On motion of Mr. Harquail, it was agreed,—That the Chairman, the Vice-Chairman and six other members appointed by the Chairman after the usual consultation with the Whips of the different parties, do compose the Sub-Committee on Agenda and Procedure.

On motion of Mr. Guay (*Lévis*), it was agreed,—That the Committee print 1,000 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence.

On motion of Mr. Wise, it was agreed,—That the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that at least five members are present and at least two parties are represented.

At 11:22 o'clock a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

MONDAY, MARCH 5, 1979  
(2)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:08 o'clock p.m. this day, the Chairman Mr. Campbell, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Campbell (*Lasalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Clarke (*Vancouver Quadra*), Collette, Darling, Dinsdale, Halliday, Milne, Portelance, Orlikow and Roy (*Laval*).

*Other Members present:* Messrs. Nielsen and Towers.

*Appearing:* The Honourable J. Gilles Lamontagne, Postmaster General.

*Witnesses: From the Post Office Department:* Mr. J. C. Corkery, Deputy Postmaster General, Mr. J. E. Uberig,

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 16 NOVEMBRE 1978  
(1)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications tient aujourd'hui à 11 h 16 sa séance d'organisation.

*Membres du Comité présents:* MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Corbin, Collette, Forrestall, Goodale, Guay (*Lévis*), Harquail, Lapointe, Masniuk, Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae, Murta, Oberle, Orlikow, Portelance, Wise et Wood.

*Autres députés présents:* MM. Béchard, Caron, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Lajoie, Landers, Marceau, Parent et Trudel.

Le greffier du Comité préside à l'élection du président du Comité.

M. Condon, appuyé par M. Mazankowski, propose que M. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*) soit nommé président du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président prend place au fauteuil.

Sur motion de M. Collette, M. McRae est élu vice-président du Comité.

Sur motion de M. Harquail, il est convenu,—Que le président, le vice-président et six autres membres nommés par le président après les consultations habituelles avec les whips des différents partis forment le sous-comité du programme et de la procédure.

Sur motion de M. Guay (*Lévis*), il est convenu,—Que le Comité fasse imprimer 1,000 exemplaires de ses procès-verbaux et témoignages.

Sur motion de M. Wise, il est convenu,—Que le président soit autorisé à tenir des séances, à recevoir et à autoriser l'impression de témoignages, à défaut de quorum, pourvu qu'au moins cinq membres soient présents et qu'au moins deux partis soient représentés.

A 11 h 22, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE LUNDI 5 MARS 1979  
(2)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 20 h 08 sous la présidence de M. Campbell (président).

*Membres du comité présents:* MM. Campbell, (*Lasalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Clarke (*Vancouver Quadra*), Collette, Darling, Dinsdale, Halliday, Milne, Portelance, Orlikow et Roy (*Laval*).

*Autres députés présents:* MM. Nielsen et Towers.

*Comparaît:* L'honorable J. Gilles Lamontagne, ministre des Postes.

*Témoins: Du ministère des Postes:* M. J. C. Corkery, sous-ministre; M. J. E. Uberig, sous-ministre adjoint des Postes,

Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration and Mr. L. Sperling, Assistant Deputy Postmaster General, Marketing.

The Order of Reference dated Friday, February 23, 1979, being read as follows:

*ORDERED*,—That votes 1 and 5 relating to the Post Office; Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120, 125 and 130 relating to Transport for the fiscal year ending March 31, 1980, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

By unanimous consent, the Chairman called Votes 1 and 5 under POST OFFICE.

The Minister made a statement.

The Minister and the witnesses answered questions.

At 10:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Finances et Administration; et M. L. Sperling, sous-ministre adjoint des Postes, Commercialisation.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du vendredi 23 février 1979:

*IL EST ORDONNÉ*,—Que les crédits 1 et 5, Postes et les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120, 125 et 130, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

Du consentement unanime, le président met en délibération les articles 1 et 5 sous la rubrique POSTES.

Le ministre fait une déclaration.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

A 22 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)*

Thursday, November 16, 1978

• 1116

*[Texte]*

**The Clerk:** Order. Hon. members, I see a quorum. Your first item of business this morning is to elect a chairman of this Committee. I am ready to receive motions to that effect.

**Mr. Condon:** Madam Clerk, I would be very proud to put the name of John Campbell as chairman of the Transport Committee.

**Mr. Mazankowski:** I second that.

**The Clerk:** Any other motions? It has been moved by Mr. Condon, seconded by Mr. Mazankowski that Mr. Campbell do take the Chair of this Committee as Chairman.

Motion agreed to.

**The Chairman:** Thank you very much for your renewed confidence. I hope that we continue the deliberations in this Committee on a friendly and flexible way as we have done in the past.

Could I have a motion to elect a vice-chairman? Mr. Collenette.

**Mr. Collenette:** Mr. Chairman, it is my pleasure to nominate Mr. Paul McRae of Fort William to the position of Vice-Chairman.

**Mr. McKenzie:** I will second that motion.

Motion agreed to.

**The Chairman:** Do you have a couple of words you would like to say to the Committee, Mr. McRae?

**Mr. McRae:** Do I have a chance to say it? I just say "thank you".

**The Chairman:** We just have to move traditionally to the appointment of a subcommittee which is our steering committee. May I have a motion that the Chairman, Vice-Chairman and six other members appointed by the Chairman, after the usual consultations with the whips of the different parties, do compose the Sub-committee on agenda and procedure?

**Mr. Harquail:** I so move.

Motion agreed to.

• 1120

**The Chairman:** Now, the number of copies to be printed of the *Minutes of Proceedings and Evidence*. Can I have a mover of the motion that the Committee have 1,000 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence printed.

**Mr. Guay:** I so move.

Motion agreed to.

**The Chairman:** During the second and third sessions of the 30th Parliament, we heard evidence without a quorum being present provided that at least five members were present and at least two parties represented. May I have a mover of the motion that the Chairman be authorized to hold meetings to

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)*

Le jeudi 16 novembre 1978

*[Traduction]*

**La greffière:** A l'ordre. Honorables députés, je constate que nous avons le quorum. Le premier article à l'ordre du jour ce matin est l'élection du président de ce comité. Je suis disposée à recevoir les motions à cet effet.

**M. Condon:** Madame la greffière, c'est pour moi un honneur de proposer M. John Campbell comme président du comité des transports.

**M. Mazankowski:** Je l'appuie.

**La greffière:** D'autres motions? Monsieur Condon, appuyé par M. Mazankowski, propose que M. Campbell accepte la présidence de ce comité.

La motion est adoptée.

**Le président:** Merci infiniment de cette nouvelle marque de confiance. J'espère que les délibérations de ce comité se poursuivront dans l'esprit conciliant et amical qui a toujours régné dans le passé.

Quelqu'un voudrait-il maintenant proposer une motion pour l'élection du vice-président? Monsieur Collenette.

**M. Collenette:** Monsieur le président, j'ai l'honneur de proposer M. Paul McRae de Fort William au poste de vice-président.

**M. McKenzie:** J'appuie cette motion.

La motion est adoptée.

**Le président:** Auriez-vous quelques mots à dire au Comité, monsieur McRae?

**M. McRae:** Cette possibilité m'est-elle offerte? Je dirai simplement «Merci»!

**Le président:** Comme d'habitude, nous passons maintenant à la nomination des membres du sous-comité qui sera notre comité directeur. Quelqu'un voudrait-il présenter une motion portant que le président, le vice-président et six autres membres nommés par le président après les consultations habituelles avec les whips des divers partis, composent le sous-comité sur l'ordre du jour et la procédure.

**M. Harquail:** Je le propose.

La motion est adoptée.

**Le président:** Passons maintenant au nombre d'exemplaires des *Procès-verbaux et témoignages* du Comité. Quelqu'un voudrait-il proposer une motion portant que le Comité autorise la publication de 1,000 exemplaires de ses Procès-verbaux et témoignages?

**M. Guay:** Je le propose.

La motion est adoptée.

**Le président:** Au cours de la deuxième et de la troisième session de la 30<sup>e</sup> législature, nous avons entendu des témoignages en l'absence d'un quorum, pourvu qu'au moins cinq membres étaient présents, dont les représentants d'au moins deux partis. Quelqu'un voudrait-il présenter une motion à l'effet que

[Text]

receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that at least five members are present and at least two parties are represented?

**Mr. Wise:** I so move.

Motion agreed to.

**The Chairman:** The only other business we have is that the Supplementary Estimates (A) have been referred to the Committee for consideration. I will call a steering committee meeting to discuss our scheduling for reviewing the estimates.

I do not believe there is any other business but are there any questions? No? Then thank you, gentlemen. This Committee is adjourned to the call of the Chair.

Monday, March 5, 1979

• 2008

**The Chairman:** Order, please. We do have a sufficient quorum to hear evidence. The reference before us is Votes 1 and 5 relating to the Post Office; Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120, 125, and 130, relating to Transport, for the fiscal year ending March 31, 1980.

We have two votes relating to the Post Office this evening, namely Votes 1 and 5. We will receive questioning on those two votes. Is it agreed that we call both Votes 1 and 5? Agreed.

## POST OFFICE

### Budgetary

Vote 1—Post Office—Operating expenditures, contributions and authority to spend revenue received during the year for financial and miscellaneous services—\$1,226,721,000

Vote 5—Post Office—Capital expenditures—\$14,621,000

Your Transport Committee had a brief subcommittee meeting last week, and for the members' information, I would just put on the record the schedule of meetings proposed: Tuesday, March 6, at 8.00 p.m., and Thursday, March 8, at 9.30 a.m., we will have Vote 1 under Transport; Monday, March 12, at 8.00 p.m., Votes 1 and 5—Post Office. The Minister has not officially confirmed he will be here, but we hope he will be here. We have Thursday, March 15, at 3.30 p.m. and Friday, March 16 at 9.30 a.m., Votes 60, 65 and 75, Air Transportation; Tuesday, March 20 at 8 p.m. and Thursday, March 22, at 9.30 a.m., Votes 10 and 15, Marine Transportation; Monday, March 26 at 8 p.m. and Tuesday, March 27 at 11 a.m., Votes 80, 85 and 90, Surface Transportation; Thursday, March 29 at 3.30 p.m., Vote 105, which will be VIA Rail.

• 2010

I will also ask, as in previous years, that... I have a list, received from the one party, but usually how it is done is that I receive names. I have received Mr. Dinsdale's name, but I will accept those to be on the list as long as they refer through the

[Translation]

le président soit autorisé à tenir des réunions pour entendre les témoignages et à en autoriser la publication en l'absence d'un quorum, à la condition qu'au moins cinq membres soient présents, dont les représentants d'au moins deux partis?

**M. Wise:** Je le propose.

La motion est adoptée.

**Le président:** Selon le dernier article de l'ordre du jour, le budget supplémentaire (A) a été renvoyé au Comité pour étude. Je vais convoquer une réunion du comité directeur pour discuter de l'horaire des réunions où nous ferons cette étude.

Je ne crois pas qu'il y ait d'autres articles à l'ordre du jour. Y a-t-il des questions? Non? Alors merci, messieurs. La séance est levée.

Le lundi 5 mars 1979

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons le quorum pour entendre les témoignages. Notre ordre de renvoi concerne les crédits 1 et 5, sous la rubrique ministère des Postes; les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120, 125 et 130, sous la rubrique Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

Nous devons étudier ce soir deux crédits ayant trait au ministère des Postes, les crédits 1 et 5. Nous pourrions poser des questions au sujet de ces deux crédits. Êtes-vous d'accord pour mettre en délibération les crédits 1 et 5? D'accord.

## POSTES

### Budgétaire

Crédit 1<sup>er</sup>—Postes—Dépenses de fonctionnement, contributions et autorisation de dépenser les recettes de l'année pour des services financiers et autres—\$1,226,721,000

Crédit 5—Postes—Dépenses en capital—\$14,621,000

Le sous-comité du Comité des transports a tenu une courte réunion la semaine dernière et, pour la gouverne des membres du Comité, je lirai pour le compte rendu la liste des réunions proposées: le mardi 6 mars, à 20 heures, et le jeudi 8 mars, à 9 h 30, crédit 1, sous la rubrique Transports; le lundi 12 mars, à 20 heures, crédits 1 et 5—Postes. Le ministre n'a pas répondu officiellement à notre convocation, mais nous espérons qu'il sera ici. Nous étudierons le jeudi 15 mars, à 15 h 30, le vendredi 16 mars, à 9 h 30, les crédits 60, 65 et 75, transports aériens; le mardi 20 mars, à 20 heures, et le jeudi 22 mars, à 9 h 30, les crédits 10 et 15, transports par eau; le lundi 26 mars, à 20 heures, et le mardi 27 mars, à 11 heures, les crédits 80, 85 et 90, transports de surface; le mardi 29 mars, à 15 h 30, le crédit 105, qui a trait à VIA Rail.

Comme par les années précédentes, j'ai reçu une liste d'un parti, mais d'habitude, je reçois des noms. J'ai le nom de M. Dinsdale, et j'accepterai les noms de ceux qui veulent être



[Texte]

Chair, rather than handing out a list. It just works out a little bit better.

**M. Portelance:** Monsieur le président; vous n'avez pas de copies de ce que vous venez de lire?

**Le président:** Monsieur Roy.

**M. Roy:** Je demandais si vous aviez des copies de l'ordre du jour que vous avez suggéré?

**Le président:** De l'ordre du jour? Pas ce soir. Nous en avons des copies, mais la liste des membres a changé; il ne nous sert à rien d'envoyer cela à des députés qui ne sont présentement pas membres du comité. Alors, aussitôt que nous aurons notre liste de membres, nous vous ferons parvenir le document à chacun de vos bureaux.

**M. Roy:** Très bien.

**Le président:** Il y a juste une autre chose pour l'information des membres du Comité. On avait invité l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et M. Normandeau. Malheureusement, il sera à l'extérieur du pays. Il sera remplacé, je crois, par M. Lavigne, le président du Comité de Jacques-Cartier. Il sera ici et il répondra aux questions à la place de M. Normandeau. I would also like to . . .

**Mr. Roy:** I have not heard all the list, Mr. Chairman, and I could not be on the steering committee, but did you mentioned that Air Canada would appear on this committee?

**The Chairman:** No, Mr. Roy, Air Canada is not scheduled to appear. As you know, Air Canada and CN Rail, because of amendments to bills that were presented before this Committee, annual reports are referred automatically to the Committee. As soon as their reports are completed, they will be referred to us.

**Mr. Roy:** Thank you.

**The Chairman:** The subcommittee preferred to deal with other departments that were not automatically referred here.

I would like at this moment to welcome the Minister, the Hon. Gilles Lamontagne, Postmaster General, who is appearing before us this evening. Along with the Minister this evening I have Mr. J. C. Corkery, Deputy Postmaster General and Mr. J. E. Uberig, Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration. I understand that the Minister has an opening statement for us this evening which will be circulated once he completes the statement. Mr. Minister.

**Hon. J. Gilles Lamontagne (Postmaster General):** Thank you very much, Mr. Chairman.

Il me fait plaisir d'être avec vous tous pour présenter les prévisions budgétaires de l'année 1979-1980 des Postes Canada.

Avant de commencer, peut-être, à dire quelques mots en français ou en anglais, il me fera plaisir tout de même de vous présenter quelques personnes qui sont ici et qui pourront nous aider à mieux décortiquer, en fin de compte, les problèmes des Postes s'il y a lieu.

Vous avez ici M. MacDonald, qui est le sous-ministre adjoint des postes, services opérationnels; M. Rapley, le sous-ministre adjoint des postes, affaires collectives; M. Sperling, le

[Traduction]

inscrits sur la liste, s'ils le demandent au président, plutôt que de vous remettre une liste. Cela fonctionne mieux ainsi.

**Mr. Portelance:** Mr. Chairman, do you have any copies of what you just read?

**The Chairman:** Mr. Roy.

**Mr. Roy:** I was asking if you had copies of the agenda you just read?

**The Chairman:** Of the agenda? Not tonight. We will have copies, but the list of members has changed; there is no use sending that list to members who are not members of the Committee right now. As soon as we get the list of members, we will send a copy to each of your offices.

**Mr. Roy:** All right.

**The Chairman:** I have something to add for the information of the Committee. We had invited the St. Lawrence Seaway Authority, as well as Mr. Normandeau to appear. Unfortunately, he will be out of the country. I think that he will be replaced by Mr. Lavigne, Chairman of the Jacques-Cartier Committee. He will be here to answer our questions in place of Mr. Normandeau. J'aimerais également . . .

**M. Roy:** Je n'ai pas entendu toute la liste, monsieur le président, et je n'ai pas pu me rendre au comité directeur. Avez-vous dit qu'Air Canada comparaitrait devant le Comité?

**Le président:** Non, monsieur Roy, Air Canada ne doit pas comparaître. Comme vous le savez, Air Canada et le CN soumettent automatiquement des rapports annuels au Comité en vertu d'amendements apportés à des projets de loi dont le Comité a déjà été saisi. Dès que leurs rapports seront terminés, ils nous seront envoyés.

**M. Roy:** Merci.

**Le président:** Le sous-comité a préféré étudier d'autres ministères dont les rapports ne nous sont pas soumis automatiquement.

Je veux maintenant souhaiter la bienvenue au ministre, l'honorable Gilles Lamontagne, ministre des Postes, qui comparet devant le Comité ce soir. Il est accompagné de M. J. C. Corkery, sous-ministre, et de M. J. E. Uberig, sous-ministre adjoint, Finances et administration. Je crois que le ministre a une déclaration préliminaire à faire et qu'elle sera distribuée lorsqu'il aura terminé. Monsieur le ministre.

**L'hon. Gilles Lamontagne (ministre des Postes):** Merci beaucoup, monsieur le président.

I am glad to be here to present to you the Post Office estimates for the year 1979-80.

Before saying a few words in French as well as in English, I am happy to introduce some of the officials here who will be able to help us analyse the problems besetting the Post Office, if any.

We have Mr. MacDonald, Assistant Deputy Postmaster General, Operational Services; Mr. Rapley, Assistant Deputy Postmaster General, Corporate Affairs; Mr. Sperling, Assist-



## [Text]

sous-ministre adjoint des postes, commercialisation; M. Metzgor, qui est gestionnaire au service d'information extérieure; M. Reid, qui est le questionnaire des budgets et MM. Newman, Despins et Lafrance, de mon bureau, qui sont ici aussi et qui pourront aider.

Alors, monsieur le président, merci beaucoup de me donner l'occasion de dire quelques mots avant de répondre aux questions des membres du Comité, s'il y a lieu.

I am glad to appear and give you the estimates requested for the Post Office for the year. If you remember, the year 1978-79 has in many respects been a trying year for Canada Post. I will try in my comments to be as realistic as possible, considering it is not a place to dream. That is true, Mr. Dinsdale. We had labour problems this year. The government found it necessary to pass some highly controversial legislation on our behalf, with Bill C-8, which was, I think, appropriate in the circumstances. Restraint, combined with unusual growth in some communities, left many customers unhappy with the level of service we provided to them. Competition threatened our future position in the marketplace.

• 2015

Having said all that, why then do I face this task with any degree of confidence anyway? It is because since I was here last, I have seen evidence that the pendulum is swinging. This past year has done much to make us aware of the problems we face and of the positive future in store for the Post Office.

1978-79 has been a year of stabilization and even of gain. I would like to take a few minutes to tell you about some of the significant and positive developments of the past year. First, I would like to talk about labour relations because that is where Canada Post is most vulnerable. Il est vrai que nous avons connu des grèves de la part de nos deux plus importants syndicats, et je ne puis concevoir de relations plus mauvaises que celles que nous avons eues avec le syndicat des postiers, entre autres. Toutefois, grâce à des efforts de toute part, de nouvelles initiatives et de la bonne volonté, la direction, la plupart des dirigeants syndicaux et les employés des Postes à tous les niveaux, ont pu franchir le seuil d'une ère nouvelle dans le domaine des relations ouvrières.

Through the intergroup process, managers and the leaders of four of our five major unions are learning to explore their relationships and to solve problems together. Through sustained efforts in internal communications, again often in conjunction with the unions, we talk to each other and share information. Through the adoption of modern labour relations practices, we have taken an important step to improve the implementation and administration of our collective agreements.

Comme vous le savez, dans le domaine des relations de travail, nous avons beaucoup appris d'un passé souvent difficile. Il nous reste à résoudre des différends avec nos postiers, mais soyez assurés que nous y parviendrons, considérant que

## [Translation]

ant Deputy Postmaster General, Marketing; Mr. Metzgor, Manager of the External Information Service; Mr. Reid, Budgets Manager; and Messrs. Newman, Despins and Lafrance, of my office, are also present and could help us.

Mr. Chairman, I thank you for this opportunity to say a few words before answering the questions the members of the Committee may have.

Je suis heureux d'être ici aujourd'hui pour vous faire part des prévisions budgétaires des Postes canadiennes. A maints égards, l'année 1978-1979 a été très difficile pour les Postes canadiennes. J'essaierai d'être aussi réaliste que possible dans mes commentaires, puisque ce n'est pas le moment de rêver. C'est vrai, monsieur Dinsdale. Nous avons eu à faire face à des problèmes ouvriers cette année. Le gouvernement s'est vu dans l'obligation d'adopter une loi très controversée, le projet de loi C-8, qui était approprié dans les circonstances, selon moi. Des restrictions, alliées à une croissance inhabituelle de certaines municipalités, ont fait en sorte que plusieurs clients n'étaient pas satisfaits du service postal qu'on leur dispensait. La concurrence menace notre avenir sur le marché.

Ceci dit, comment se fait-il que je m'acquitte avec confiance de la tâche qui m'incombe? C'est que depuis la dernière fois que je vous ai rencontrés, je possède des preuves que la tendance est en train de se renverser. Au cours de la dernière année, nous avons été en mesure de nous rendre compte de l'ampleur des problèmes auxquels nous faisons face et d'envisager d'une façon positive l'avenir des Postes canadiennes.

L'année 1978-1979 en aura été une de stabilité, voire de progrès. Permettez-moi de prendre quelques minutes de votre temps pour vous faire part de certaines des réalisations importantes et encourageantes de l'année dernière. J'aimerais tout d'abord aborder les questions ouvrières, puisque c'est à ce chapitre que les Postes canadiennes sont les plus vulnérables. It is true that we had strikes by both our major unions and I cannot imagine how relations with the Canadian Union of Postal Workers could get worse. However, by virtue of effort, innovation and basic goodwill, managers, most union executives and postal employees, at all levels, have opened the door to a new era in labour relations.

Par le biais du processus d'intergroupe, des cadres des Postes et les dirigeants de quatre de nos cinq syndicats les plus importants apprennent à examiner leurs relations et à résoudre ensemble les problèmes. Grâce à des efforts soutenus dans le domaine des communications internes, encore une fois souvent de concert avec les syndicats, nous échangeons des propos et partageons l'information. Grâce à la mise en œuvre de pratiques modernes en relations de travail, nous avons fait un pas important en vue d'améliorer la mise en application et l'administration de nos conventions collectives.

So you see, in labour relations we have learned much from our often bitter past. We have yet to resolve our differences with our inside postal workers, but we will resolve them. Canada Post is striving to become a leader in labour relations.

*[Texte]*

les Postes canadiennes font tout en leur pouvoir pour être à l'avant-garde dans le domaine des relations de travail.

The second area I would like to comment on is the deficit. In the fiscal year 1972-73, it stood at \$90 million. Every year it rose until in the year 1976-77 it reached \$578 million. But in the fiscal year 1977-78, as you remember last year, the deficit dropped by \$19.5 million. Because the postal service is an instrument of public communications policy, it is questionable that we will eliminate the deficit entirely in the short term. It is my belief, however, that we will reach the stage where subsidies will be limited to amounts needed to support public policy.

Speaking of public policy, I should mention the agreement reached between the Post Office Department and the Department of the Secretary of State with regard to postal subsidies affecting Canadian periodicals and publications. This agreement provides that the Secretary of State will advise on postal rates for these categories. This agreement will have the effect of contributing \$136 million to the plus side of the postal ledger for 1979-80.

As a third area, I would say something positive about Canada Post's person-year requirements, restraint on public service of the Post Office. In the Main Estimates tabled by the President of Treasury Board, Canada Post was not identified as a significant contributor to increased government expenditures. Instead, we have been a major contributor to reduced person-years, reduced in the public service. In fact, the person-years budget for the fiscal year 1979-80 is set at 1,850 person-years below the budget for 1978-79.

We mention here "person-years" because it is a new expression instead of "man-years". We are asked to use that expression so that some people might not be . . .

**Mr. Dinsdale:** Ladies prefer that.

**Mr. Lamontagne:** Well, anyway I think it is better than "man-year" because in the Post Office we have many ladies and we are very glad to have them. "Person" means both—in French, too.

Although the approved budgets for the past two years contained provision for some growth in person-years, action was taken to stave off that growth so that we entered 1978-79 without the full approved complement.

• 2020

These savings have been achieved by curtailing administrative growth, improving our processing practices and taking advantage of our mechanization. This has been done, and our plans still count on it being done, through attrition, without postal employees losing their jobs.

*[Traduction]*

En second lieu, j'aimerais commenter la question du déficit. Pour l'année 1972-1973, il s'élevait à 90 millions de dollars. Par la suite, il a grimpé chaque année pour atteindre, en 1976-1977, 578 millions de dollars. Toutefois, au cours de l'année 1977-1978, le déficit a baissé de 19.5 millions de dollars. Puisque le service postal constitue un instrument de politique de communication publique, on peut se demander si nous parviendrons à éliminer complètement le déficit dans un avenir rapproché. Je crois toutefois que nous en arriverons au point où les subventions seront limitées aux montants nécessaires pour satisfaire aux exigences de la politique de communication publique.

A propos de cette politique, je dois mentionner l'accord conclu entre les Postes canadiennes et le Secrétariat d'État sur les subventions postales à l'égard des publications et périodiques canadiens. Cette entente prévoit que le Secrétariat d'État nous conseillera en matière de tarifs postaux. Cette entente apportera une contribution de 136 millions de dollars à nos revenus pour l'année financière 1979-1980.

En troisième lieu, permettez-moi de dire quelque chose de positif quant au besoin d'années-personnes des Postes canadiennes. Dans les prévisions budgétaires déposées par le président du Conseil du Trésor, il n'est pas fait mention que les Postes canadiennes aient contribué d'une façon importante à l'accroissement des dépenses gouvernementales. Au contraire, nous sommes l'un des principaux ministères ayant contribué à faire réduire le nombre d'années-personnes. En fait, le nombre d'années-personnes prévu pour l'année financière 1979-1980 a été établi à 1,850 de moins que celui du budget de 1978-1979.

Nous parlons d'«années-personnes» parce que c'est une nouvelle expression remplaçant «années-hommes». On nous demande d'utiliser cette expression afin que certaines personnes ne soient pas . . .

**M. Dinsdale:** Les dames préfèrent cela.

**M. Lamontagne:** Ma foi, je crois que c'est préférable à «années-hommes», étant donné que nous avons beaucoup de dames qui travaillent aux Postes, et nous sommes très heureux de les avoir. Le mot «personnes» signifie les deux, même en français.

Bien que les budgets approuvés pour les deux dernières années prévoyaient un certain accroissement du nombre d'années-personnes, des mesures ont été prises en vue de juguler cette hausse de façon à ce que nous entreprenions l'année 1978-1979 sans l'augmentation totale d'années-personnes approuvée.

Nous y sommes parvenus en contenant la croissance au niveau de l'administration, en améliorant nos pratiques de traitement et en tirant profit de la mécanisation. Ces résultats ont été atteints par élimination naturelle, c'est-à-dire sans qu'aucun employé des Postes ne perde son emploi, et nos plans ne prévoient aucun changement dans cette façon de procéder.



**[Text]**

Le quatrième point que j'aimerais aborder est celui du service. J'ai commencé récemment à recevoir un nombre croissant de lettres exprimant la satisfaction de nos usagers à l'égard de notre service et nous remerciant et remerciant certains de nos employés pour la qualité de leur travail. Ce changement subit m'a incité à examiner les chiffres concernant le service pour le mois de janvier 1979. Je constate que 93 p. 100 du courrier local (soit 40 p. 100 de tout le courrier) est distribué dans les 24 heures qui suivent sa mise à la poste. Par ailleurs, 98 p. 100 du courrier est distribué dans les 48 heures et dans 8 des 22 établissements postaux qui ont fait partie de ce relevé, 100 p. 100 du courrier est livré dans les 48 heures suivant la mise à la poste. J'aimerais tout de même faire remarquer que ce 40 p. 100 du courrier local veut dire 2 milliards de lettres. Si vous prenez, par exemple, l'estimation de 98 à 100 p. 100, cela veut dire que seulement 2 p. 100 de lettres sont perdues ou en retard; tout de même en un an, pour ce qui est du courrier privé, au-delà de 40 millions de lettres, pour des raisons connues ou inconnues, ne peuvent parvenir à leurs destinataires en moins de 24 ou 48 heures. Ce qui veut dire que bien souvent, les critiques que nous avons sont dues à ce retard, mais tout de même, cela ne compte que pour 2 p. 100 de la totalité.

There are many reasons for these results but I think the increased use of the postal code is among the most significant. Code usage has passed the 78 per cent mark with 87 per cent being noted in government departments.

It has become, as you all know, popular to consider our competitors, the private couriers, as the alternative to Canada Post. I do not think that any organization that has only profit as its prime objective can take the place of Canada Post. This country requires a national communications system providing essential postal services to all 23 million Canadians wherever they are, and this at a universally acceptable price.

Although I have only touched the highlights, you can see that I have good reason to be confident. Let there be no mistake, however, that Canada Post is still fighting for survival.

Now I would like to address the financial matters which concern us here.

To meet our objective for 1979-80, you are asked to appropriate \$1,353,930,000 for budgetary expenditures. This figure includes \$14,621,000 for capital expenditures. I would like to remind you that, last year, our capital expenditure was around the \$23 million mark. This year we have cut it down to \$14 million.

During the coming year, Canada Post expects to generate \$1,175,000,000 in revenues. Of this amount we will apply about \$188 million against expenses and the rest will be credited to the Consolidated Revenue Fund. The department's cost, including capital for 1979-80, are expected to be \$1,696,000,000.

**[Translation]**

The fourth area I would like to address is service. Of late, I have begun to receive an increasing number of letters expressing satisfaction with our service and thanking some of our employees for a job well done. This change in my mail interested me enough to examine the service figures for the month of January 1979. I found that 93 per cent of local mail (this represents 40 per cent of all mail) is being delivered within one day of mailing. Ninety-eight per cent is delivered the second day and in eight of the 22 reporting plants included in the survey, 100 per cent second day delivery is achieved. I would like to point out that 40 per cent of the local mail means 2 billion letters. For example if you take the estimated 98 per cent, it does not only mean that 2 per cent of letters are lost or delayed; but for a year, for the private mail, 40 million letters for reason known or unknown, cannot get to destination in less than 24 or 48 hours. Which means that very often the criticism that we have heard are caused by this delay, but on the other hand, it is only 2 per cent of the whole.

De tels résultats s'expliquent de différentes façons; toutefois, à mon avis, l'utilisation accrue du code postal y est certainement pour quelque chose. En effet, le nombre d'envois codés a atteint 78 p. 100. Précisons que 87 p. 100 du courrier émanant des ministères est codé.

On fait souvent allusion, de nos jours, à nos concurrents, les messageries privées, en tant que solution de rechange aux Postes canadiennes. Je ne crois pas qu'un organisme dont l'objectif premier est de faire des bénéfices puisse remplacer les Postes canadiennes. Notre pays a besoin d'un système national de communication qui dispense des services postaux essentiels à 23 millions de Canadiens où qu'ils soient, à un coût acceptable pour la population.

Il est vrai que je n'ai abordé jusqu'ici que les points saillants. Vous êtes toutefois en mesure de vous rendre compte que j'ai toutes les raisons du monde d'être confiant. Au reste, qu'il n'y ait aucun malentendu entre nous; les Postes canadiennes se livrent à une lutte acharnée pour leur survivance.

J'aimerais maintenant aborder les questions financières qui nous préoccupent.

Afin de nous permettre d'atteindre nos objectifs pour l'année 1979-1980, nous vous demandons d'approuver la somme de \$1,353,930,000 pour les dépenses budgétaires. Ce total inclut \$14,621,000 pour les dépenses d'immobilisation. J'aimerais vous rappeler que pour l'an dernier, nos dépenses en capital étaient de l'ordre de 23 millions de dollars. Cette année, nous les avons ramenées à 14 millions.

Au cours de la prochaine année, les Postes canadiennes prévoient toucher des revenus de \$1,175,000,000. De ce montant, environ \$188,000,000 serviront à couvrir les dépenses, et le solde sera crédité au Fonds du revenu consolidé. Les dépenses du ministère, y compris celles qui visent les immobilisations, s'élèveront, prévoit-on, à \$1,696,000,000 en 1979-1980.

## [Texte]

Les dépenses du ministère, y compris celles qui visent les immobilisations, s'élèveront, prévoit-on, à \$1,696,000 en 1979-1980.

Finally, the operating deficit for the fiscal year 1979-80 is forecast at \$370,866,000, after identifying the effect of the agreement with the Secretary of State. Also, in order not to mislead members, I wish to point out that the revenues shown in the Blue Book are based on the 14-cents basic letter rate, in accordance with Treasury Board practices, rather than the 17-cents rate which will take effect from April 1, 1979.

Mr. Chairman and honourable members, I thank you very much for having listened to me on these comments. Et j'espère que nous pourrons ensemble discuter de ces prévisions et arriver, en fin de compte, à une décision qui donnera aux Canadiens le service des postes que nous voulons bien leur donner.

• 2025

Monsieur le président, je suis prêt à répondre aux questions, s'il y a lieu.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre. For those new members, we have established that the first round of questioning is 10 minutes, the second round is 5 minutes, and we usually adjourn at 10.00 p.m. I have on the list, just so that everybody will be well aware, Mr. Dinsdale, Mr. Roy, Mr. Darling, Mr. Milne, Mr. Orlikow and Mr. Collenette. We will start off with Mr. Dinsdale.

**Mr. Dinsdale:** Thank you, Mr. Chairman. I am pleased that the Minister made an introductory statement tonight in connection with his estimates and also pleased with his use of the phrase "a realistic appraisal" because up until this point we have been pretty well dependent on the official report of the Post Office department for the last fiscal year 1977-78 and this I think was more of a propaganda effort than it was an official report. I say this because it contained phrases like this, Mr. Chairman:

smooth labour management relations in the fiscal year ended March 31st helped reduce the deficit to \$559 million the Post Office said in the 1978-79 Annual Report which was tabled yesterday in the House of Commons.

That was October 20th of last year, and it was just at the time, of course, that the labour management situation had suffered an absolute confrontation because we were in the midst of that unhappy period where the Canadian Union of Postal Workers was defying legislation that had ordered them back to work.

Because of the restraint of time, I think I will outline several problems. I will not be able to get them answered because 10 minutes hardly gets you started on all the problems of the Post Office, so I will outline a few problem areas and we will finally get at them.

As a result of that absolute breakdown in labour management relations, Mr. Justice Tremblay was appointed and, on

## [Traduction]

The department's costs, including capital for 1979-80, are expected to be one billion 696 million dollars.

Enfin, le déficit d'exploitation pour l'année financière 1979-1980, atteindra, prévoit-on, \$370,866,000; cette somme tient compte des résultats de l'entente conclue avec le Secrétariat d'État. En outre, de façon à ne pas induire les députés en erreur, je tiens à souligner que les revenus indiqués dans le Livre bleu sont fondés sur le tarif de base de la première classe, c'est-à-dire 14c., et ce, conformément aux pratiques du Conseil du trésor, plutôt que sur le tarif de 17 c., lequel entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1979.

Monsieur le président, je désire remercier les députés de leur attention. I hope we will be able to discuss the budgets together and arrive at a decision so as to provide Canadians with a first-class postal service.

Mr. Chairman, I am now open to questions.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister. Je signale à l'attention des nouveaux membres du Comité que vous disposez de dix minutes lors du premier tour et de cinq minutes pendant le deuxième et que la séance est généralement levée à 22 heures. J'ai déjà sur ma liste les noms suivants: MM. Dinsdale, Roy, Darling, Milne, Orlikow et Collenette. La parole est à M. Dinsdale.

**M. Dinsdale:** Merci, monsieur le président. Je félicite le ministre d'avoir, dans sa déclaration d'ouverture, parlé des prévisions budgétaires et aussi d'avoir utilisé la phrase «évaluation réaliste», car jusqu'à présent, nous avons dû nous baser sur le rapport officiel du ministère des Postes pour l'année financière 1977-1978, rapport que je qualifierais plutôt de propagande. En effet, ce rapport contenait des phrases comme la suivante:

De bonnes relations de travail durant l'année financière se terminant le 31 mars ont permis de ramener le déficit du ministère des Postes à 559 millions de dollars; ceci, d'après le rapport annuel pour 1978-1979, déposé hier à la Chambre des communes.

Ceci remonte au 20 octobre dernier, ce qui coïncide justement avec une crise grave dans les relations de travail, le syndicat des postiers refusant de se soumettre à la loi lui ordonnant de reprendre le travail.

Vu le peu de temps dont nous disposons, je vais me borner à évoquer certains des problèmes du ministère des Postes.

Pour sortir de cette crise dans les relations de travail, le juge Tremblay fut chargé de rédiger un rapport dans les trois mois,



## [Text]

the basis of mediation arbitration, was going to bring in a report within three months that would settle those difficult situations. Now we have it as a recorded fact from the mediator arbitrator, Mr. Tremblay, that he has just about reached the end of his tether. In three months of negotiations only 30 minor points were agreed upon with the mediation procedure and CUPW itself has said that the government might as well proceed to arbitration because there is not going to be anything else resolved by the med-arb procedure. I think this is the major difficulty of the Post Office and as long as it persists we are not going to begin the long road back to restoring the efficiency and the reliability that once was the earmark of the Canadian postal service.

Now since that time, too, the Post Office department has introduced the Crown corporation idea as the solution to all the problems, and I could ask a lot of questions on that tonight were there time and some of my colleagues will be pursuing the subject in greater detail, but the very fact that a two-tier system is going to be retained, of course, confounds and compounds and confuses the situation because you never have any accountability. Whether the Postmaster General, his deputy and his secretary would be responsible, or the new corporation would be responsible would be anybody's guess. As Harry Truman says "The buck has got to stop somewhere", and there is no place where it is going to stop under this administrative monstrosity. I could ask questions, were there time, as to what part of the personnel, the person-years, as the new phrase is, will go the Secretariat and what part, what percentage will go to the Crown corporation, and will there be any over-all reduction for example.

• 2030

The amazing thing of the report, as I read it, was that most of the problems of the Post Office were blamed on the media and the misinterpretation of the media. But here I would like to say something constructive in this regard because in any of the post offices that I have visited across the country, and we have in discharging our responsibilities visited the major postal plants across the country, the media is never allowed to accompany us in order to sort out the facts. In each case, it is true, and I can give specific instances if somebody wants to ask about them, the media is not allowed to come in with us because the statement is made that it would be a disturbing influence on the tranquillity of the Post Office department.

Now, let me just ask a few specific questions on issues that the Postmaster has dealt with in his realistic statement. He talks about the deficit having been decreased. According to the blue book it showed a decrease from \$559.2 million in 1977-78 to \$499 million in 1978-79, and \$370.9 million in 1979-80. In other words it would appear that the deficit has decreased by 26 per cent last year and is down 34 per cent from two years ago. But it seems to me, and maybe we can get a response on this, this is a misleading presentation because a large part of the deficit, \$136 million, has not disappeared at all, but has simply been transferred to the Secretary of State arts and culture program. Now if this figure is added to the Post Office deficit, we see that the deficit will be higher this year than last

## [Translation]

afin de régler la situation. Or, d'après M. Tremblay lui-même, il a pratiquement épuisé toutes les possibilités. En effet, en dépit de trois mois de négociations, 30 points d'importance mineure seulement ont fait l'objet d'un accord, et le syndicat a reconnu lui-même que le gouvernement pourrait tout aussi bien recourir à l'arbitrage, les possibilités de conciliation ayant été épuisées. Tant que cette situation persistera au ministère des Postes, il sera impossible de rétablir l'efficacité et la fiabilité qui, par le passé, caractérisaient le service postal canadien.

Entre temps, on a proposé de transformer le ministère des Postes en société de la Couronne, ce qui devrait, soi-disant, résoudre tous les problèmes. J'aurais beaucoup de questions à poser à ce sujet; qu'il me suffise de dire que le fait de garder un système double ne va qu'aggraver les choses, vu qu'il n'y aura pas moyen de déterminer les responsabilités. En effet, il n'y aura pas moyen de déterminer si c'est le ministre des Postes, son sous-ministre, son secrétaire, ou bien la nouvelle société de la Couronne elle-même, qui sont responsables. Or, il est essentiel de déterminer les responsabilités, ce qui ne sera pas possible dans le cas de ce monstre administratif. J'aimerais savoir, notamment, combien d'années-personnes seront attribuées au secrétariat et combien à la société de la Couronne et, également, s'il y aura une réduction du nombre global d'années-personnes.

D'après le rapport, la plupart des difficultés du ministère des Postes seraient imputables aux médias. Or, je tiens à préciser à cet égard que lors de nos visites dans les principaux bureaux de poste du pays, les représentants des médias n'ont pas été autorisés à nous accompagner. Les représentants des médias se sont vu interdire l'accès des bureaux de poste, soi-disant parce que cela perturberait l'atmosphère.

Je voudrais maintenant, si vous le permettez, poser quelques questions concernant la déclaration du ministre des Postes. D'après le Livre bleu, le déficit de 559.2 millions en 1977-1978 est passé à 499 millions en 1978-1979 et à 370.9 millions en 1979-1980. Ce qui représente une diminution de 26 p. 100 l'an dernier et une réduction de 34 p. 100 par rapport au déficit d'il y a deux ans. Or, à mon avis, ceci n'est pas conforme à la réalité, une grosse part du déficit, notamment 136 millions, ayant été transférée au programme des arts et de la culture du Secrétariat d'État. En ajoutant ce montant au déficit du ministère des Postes, le déficit de cette année dépasse celui de l'an dernier, atteignant 506.9 millions, ce qui représente une augmentation de 1.5 p. 100 par rapport à l'an dernier. Com-

## [Texte]

year. In reality the deficit this year would be \$506.9 million, which is up 1.5 per cent over last year. And, of course, that leads to the question: why has the deficit continued to increase despite the cut in manpower, the increase in postal rates and the promised expenditure reductions?

Another major area of concern is the question of productivity. It is interesting that on February 26 of this year, the President of the Treasury Board tabled the Comptroller General's annual report on program performance measurement in the public service. The report contained 46 examples of attempts by various government departments to measure their efficiency. There is not a single example from the Post Office. The only recent example of Post Office efficiency appears in the Privy Council Office report on converting the Post Office into a Crown corporation. That report states:

"Despite massive expenditures and modernization and mechanization, Post Office efficiency has decreased by almost 8 per cent in the past five years."

That was an interdepartmental study, as the Postmaster General knows, and seems to be an accurate appraisal of the situation. I am wondering whether the Post Office has really undertaken any productivity studies of its own, and why there are no examples of Post Office productivity studies in the program performance measurement that was tabled by the President of the Treasury Board, and what the Post Office is going about the apparent decline in productivity which has occurred in the past five years.

Perhaps, Mr. Chairman, I would pause there and allow some response to some of the points I have made.

**Mr. Lamontagne:** Mr. Chairman, I think I can answer some of these questions by some remarks. The first point that the honourable member just raised was about the smooth relations in labour. I would say that when we have all these labour-management problems, as you and many other people have mentioned, I think there is a plus side on that question of problems with the postal employees, especially the CUPW syndicate, because you have to realize that out of 60,000 or 63,000 employees we are managing to sign contracts in a peaceful manner with most of the other employees. We have just signed a contract with APOC. We have signed with LCUC after a day or two of maybe disagreeable incidents, but with most of the other employees of the Post Office we manage to have good relations and try to foresee that it is not disrupting the postal service. So, as far as our labour relations are concerned, I think we can say the Post Office is doing a tremendous job despite the fact that we have one area in which we have some difficulty, let us be realistic about it, but as I said in my opening statement, we are working very hard at it. I cannot take for granted what Judge Tremblay will decide, but we are up to binding arbitration and whenever the arbitration is laid on and his report is handed down, we will have to abide by it. That is all we can do and let us hope that we then will have a few months or a couple of years of peace.

As far as the deficit is concerned, I think last year the projected deficit for 1978-79 was in the area of \$585 million and we managed to cut it down. In order not to mislead anybody, we had to raise rates and we used all the means at our disposal

## [Traduction]

ment se fait-il que le déficit continue à augmenter en dépit de la réduction de la main-d'œuvre, de l'augmentation du tarif postal et des réductions de dépenses.

J'en arrive maintenant à la question de la productivité. Le 26 février dernier, le président du Conseil du Trésor a déposé le rapport annuel du contrôleur général concernant la mesure de l'efficacité des programmes au sein de la Fonction publique. Ce rapport cite 46 exemples de calculs d'efficacité effectués par différents ministères, à l'exception toutefois du ministère des Postes. Le seul exemple récent de calculs d'efficacité pour le ministère des Postes figure dans le rapport du Conseil privé relativement à la transformation du ministère en une société de la Couronne. Ce rapport dit ce qui suit:

Malgré les dépenses énormes consenties pour la modernisation et la mécanisation, l'efficacité du ministère des Postes a enregistré une baisse de près de 8 p. 100 pour les cinq années écoulées.

Cette étude interministérielle semble bien traduire la réalité. Je me demande si le ministère des Postes a entrepris une étude de sa productivité, et j'aimerais savoir pourquoi le rapport déposé par le président du Conseil du Trésor ne contient pas d'études de productivité du ministère des Postes; j'aimerais aussi savoir ce que le ministre compte faire face à la chute de productivité enregistrée au cours des cinq dernières années.

Je vais m'arrêter, monsieur le président, pour permettre à nos témoins de répondre à mes questions.

**M. Lamontagne:** Monsieur le président, je pense pouvoir répondre à certaines de ces questions par quelques observations. L'honorable député a d'abord soulevé la question de l'harmonie des relations de travail. Bien que nous ayons tous ces problèmes patronaux-syndicaux, comme vous et d'autres personnes l'avez mentionné, les problèmes relatifs aux postiers, notamment ceux du Syndicat des postiers du Canada, ont certains aspects positifs. En effet, vous devez vous rendre compte que nous comptons 60,000, ou 63,000 employés, et que nous réussissons, sans accroc, à signer des conventions collectives avec la plupart des autres employés. Nous venons de signer une convention avec l'AOPC. Nous avons signé une convention avec l'UFC après une ou deux journées d'événements désagréables. Bref, avec la plupart des autres employés du ministère des Postes, nous réussissons à avoir de bonnes relations de travail et à faire en sorte que le service postal ne souffre pas. Je pense donc qu'en matière de relations de travail, le ministère des Postes s'acquitte très bien de sa tâche, bien qu'il ait quelques difficultés, il nous faut le reconnaître, dans un certain domaine. Toutefois, comme je l'ai dit dans mon exposé préliminaire, nous déployons des efforts considérables en vue de corriger cela. Je ne sais pas encore ce que décidera le juge Tremblay, mais nous en sommes à l'étape de l'arbitrage exécutoire et nous devons nous conformer à la décision arbitrale aussitôt qu'elle sera rendue. C'est tout ce que nous pouvons faire. Espérons que nous aurons ensuite quelques mois ou même quelques années de paix.

Pour ce qui est du déficit, je pense que le déficit prévu pour 1978-1979 se chiffrait à environ 585 millions de dollars, et nous avons réussi à le réduire. Afin de n'induire personne en erreur, je signale que nous avons dû augmenter les tarifs



[Text]

to try, as I have said often in the House, to give a better share between the taxpayers and the postal users. In that way we handed down this year a deficit of \$370 million. I think it was quite an accomplishment and despite the fact, as you said, that we raised rates and we are using some agreement with the Secretary of State so that he can take up some of the subsidies we were paying to some publications, you have to realize one thing, we are not different from the others and salaries increased, and costs of materials and all that are going up in the same way as in any other operation, even in a private enterprise. So, I think despite all that with a very, I would say, normal increase in the rates of the tariffs which are still, as I said and I mention again, the lowest of the industrial countries, we have managed to cut our man-years or person years, as we say now, we are trying to get a better and effective management, trying to save whenever we can, and we managed to get our deficit down to a reasonable level, I would say, at the moment considering where we started.

As far as your last question about productivity study and measurement is concerned, I would ask Mr. Corkery, the Deputy Postmaster General, to tell you everything we are trying to do to get better productivity and better measurement of the work we are doing at the Post Office. If you do not mind, I will ask Mr. Corkery, the Deputy Postmaster General, to say a few words on that.

**The Chairman:** Mr. Corkery.

**Mr. J. C. Corkery (Deputy Postmaster General):** Mr. Chairman, I think Mr. Dinsdale is referring to an example report that comes out from the Treasury Board that is designed to define across the various departments samples or types of approaches taken by different departments, if that is the report I think you are referring to. So let me come back to answer your specific question, do we measure productivity? Yes, of course we do, every which way we know how. We are measuring, for example, inside workers where we take a look at the total productivity which is basically pieces per hour inside the plant and we will look at parcels delivered on a fleet. We will look at points of call covered or pieces of mail covered per letter carrier across the country. In just about every one of our areas we will have some indices that will tell us what the productivity is and how it is trending from plant to plant or from one part of the year to the other. Those reports are not in that report but we have been using this for a number of years.

• 2040

**Mr. Dinsdale:** Do you have any examples of increased productivity?

**The Chairman:** Order, please. Have you completed your statement? Thank you, Mr. Dinsdale.

Monsieur Roy.

**M. Roy:** Merci, monsieur le président. Je vais poursuivre sur le sujet abordé par celui qui m'a précédé, soit les normes de

[Translation]

postaux et que nous nous sommes servis de tous les moyens à notre disposition, comme je l'ai souvent dit à la Chambre, pour satisfaire tant les contribuables que les utilisateurs du service postal. C'est ainsi que cette année, le déficit se chiffre à 370 millions. A mon sens, cela constitue une belle réalisation. Comme vous l'avez dit, nous avons augmenté les tarifs et nous avons conclu une entente avec le Secrétariat d'État pour qu'il se charge de verser certaines des subventions que nous versions à certaines publications. Toutefois, vous devez vous rendre compte que nous ne sommes pas différents des autres organismes et que les traitements, le prix des fournitures, et le reste, ont augmenté pour nous comme pour toute autre entreprise, y compris celles du secteur privé. Je le répète, malgré leur hausse, les tarifs postaux en vigueur au Canada sont encore les plus bas de l'ensemble des pays industrialisés. Nous avons quand même réussi à réduire nos années-hommes, ou nos années-personnes, comme nous disons maintenant; nous tâchons de parvenir à une gestion meilleure et plus efficace. Dans la mesure du possible, nous essayons de faire des économies et nous avons réussi à ramener notre déficit à un niveau raisonnable, compte tenu du niveau où nous avons commencé.

Pour ce qui est de votre dernière question, quant à l'étude et à la mesure de la productivité, je vais demander à M. Corkery, sous-ministre des Postes, de vous faire part de tout ce que nous essayons de faire pour améliorer la productivité et mieux évaluer le travail que nous accomplissons au ministère des Postes. Je lui cède donc la parole.

**Le président:** Monsieur Corkery.

**M. J. C. Corkery (sous-ministre des Postes):** Monsieur le président, je pense que M. Dinsdale traite d'un rapport émis, à titre d'exemple, par le Conseil du trésor et conçu pour fournir des exemples d'approches adoptées par divers ministères. Il s'agit bien de ce rapport, n'est-ce pas? Dans ce cas, permettez-moi de revenir à votre question précise. Mesurons-nous la productivité? Oui, bien sûr, de toutes les manières que nous connaissons. Nous mesurons la productivité des postiers dans les bureaux de tri en tenant compte de la productivité totale, c'est-à-dire, essentiellement le nombre d'objets postaux traités par heure à l'intérieur du bureau, et de la productivité d'un bureau de la poste navale. Nous tiendrons compte du nombre de points de remise couverts et du nombre d'objets livrés par chaque facteur à travers le pays. Dans presque toutes les régions, il y aura des indices qui permettront de mesurer la productivité, de comparer les bureaux et de dégager des tendances. Les conclusions de ces études ne sont pas comprises dans le rapport, mais nous utilisons cette méthode depuis un certain nombre d'années.

**M. Dinsdale:** Pouvez-vous citer des exemples de domaines où la productivité a augmenté?

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Avez-vous terminé? Merci, monsieur Dinsdale.

Mr. Roy.

**Mr. Roy:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to deal with the same subject as the previous questioner, that is



## [Texte]

productivité. Vous avez témoigné beaucoup d'espérance, d'enthousiasme vis-à-vis du futur. Je pense bien qu'on partage cette joie-là et je pense, aussi, que tous les Canadiens vont vous appuyer, monsieur le ministre, en ce qui concerne les objectifs que vous poursuivez actuellement.

A la page 3, vous dites que le déficit de 1972-1973 était de l'ordre de 90 millions de dollars et qu'il a grimpé en 1976-1977 à 578 millions de dollars. Et au cours de cette année, vous auriez baissé le déficit de 19.5 millions de dollars. Vous parlez d'un déficit de 370 millions de dollars. C'est un déficit opérationnel. Est-ce que c'est en parallèle avec les chiffres qu'on vient de mentionner?

**M. Lamontagne:** Oui, et en plus de cela, j'aimerais vous mentionner, monsieur Roy, que les 370 millions de dollars ne prennent pas en considération l'augmentation de tarif du 1<sup>er</sup> avril qui va donner 160 millions de dollars de revenu et qui va baisser d'autant le déficit. Donc, à la fin de l'année 1979-1980, on aura probablement un déficit de 210 millions de dollars ou à peu près. Alors, comme je vous l'ai dit, d'après les directives du Conseil du Trésor, il faut se servir uniquement du tarif actuel et non pas du tarif qui sera en vigueur le 1<sup>er</sup> avril. Vous pouvez même enlever des 370 millions de dollars les 160 millions de dollars de revenu qui nous seront donnés par l'augmentation de 14c. à 17c. qui sera en vigueur le 1<sup>er</sup> avril. Donc, en fin de compte, le déficit a baissé énormément malgré, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, l'augmentation des coûts parce qu'il faut se rendre compte de la magnitude de l'opération des postes. Nous avons 60,000 employés, et les augmentations de salaire de ces employés-là, comme dans toute autre entreprise, sont régulièrement de 5, 6, 7 et 8 p. 100. Nous avons la plus grande flotte de camions au Canada qui consomme au-delà, je pense, de 4 millions de gallons d'essence par année. Là aussi, l'augmentation des coûts se fait sentir, les réparations et le reste. Alors, malgré tout cela, nous arrivons à la fin de l'année à un déficit de 210 ou 220 millions de dollars si vous prenez en considération l'augmentation des tarifs du 1<sup>er</sup> avril. C'est tout de même une réalisation assez intéressante.

**M. Roy:** Merci, monsieur le ministre.

Au chapitre de la productivité, à la page 5, vous dites, par exemple:

Je constate que 93 p. 100 du courrier local (soit 40 p. 100 de tout le courrier) est distribué dans les 24 heures qui suivent sa mise à la poste. Par ailleurs, 98 p. 100 du courrier est distribué dans les 48 heures.

Est-ce qu'on peut faire des comparaisons en ce qui concerne le délai pour livrer le courrier ou encore le nombre de pièces entre les Postes canadiennes et les postes d'autres pays?

**M. Lamontagne:** Je pense, monsieur Roy, qu'on pourrait sans crainte comparer le service des postes canadiennes à celui de la France ou à celui de l'Angleterre qui sont deux pays importants. Je peux vous fournir si vous voulez un article qui a paru dernièrement dans la revue *Express* de Paris et dont le titre était «Qui veut tuer les postes françaises?» Cet article faisait état de tout une série de déficiences des postes françaises qui étaient certainement plus graves que les nôtres. Il y a eu aussi au niveau des postes anglaises des problèmes majeurs et dernièrement, là aussi, on a publié des articles dans

## [Traduction]

productivity. You are very hopeful and enthusiastic about the future. I think that we all share your optimism and that all Canadians would support you, Mr. Minister, in your efforts to attain your current objective.

On page 3, you say that there was a \$90 million deficit in 1972-73, which climbed to \$578 million in 1976-77. This year's deficit is said to have been reduced by \$19.5 million. You mention a deficit of \$370 million. This is an operating deficit. Is this over and above the figures which you have just mentioned?

**Mr. Lamontagne:** Yes, and I would also like to mention, Mr. Roy, that the \$370 million do not take into account the rate increase scheduled for April 1, which will bring in \$160 million in revenue and reduce the deficit by that amount. So, at the end of 1979-80, we will probably have a deficit of approximately \$210 million. As I said, Treasury Board guidelines specify that we have to use the current rate and not the one that will come into effect on April 1. You can go as far as deducting the \$160 million that will result from the increase from 14 cents to 17 cents from the \$370 million deficit. In the final analysis, the deficit has been significantly reduced despite increased costs, since we must take into account the magnitude of our postal operations. We now have 60,000 employees who, like employees in any business, will be expecting regular increases of 5, 6, 7 and 8 per cent. We have the biggest trucking fleet in Canada, which consumes more than 4 million gallons of gasoline each year. Here again there have been cost increases, for repairs and the like. In spite of all that, we end up with a deficit of \$210 or \$220 million, if you take into account the April 1 rate increase. This is quite an important accomplishment.

**Mr. Roy:** Thank you, Mr. Minister.

With regard to productivity, you make the following statement on page 5:

I have found that 93 per cent of local mail (this represents 40 per cent of all mail) is being delivered within one day of mailing. Ninety-eight per cent is delivered the second day.

Would it be possible to compare the time it takes to deliver mail in Canada to the time it takes in other countries?

**Mr. Lamontagne:** I would not hesitate, Mr. Roy, to compare the Canadian postal service to the system in France or in England, which are two important countries. If you like, I could give you a copy of an article which appeared recently in the magazine *Express* from Paris, which was entitled, "Who is trying to kill the French postal system?" The article described a series of deficiencies in the French postal system which were certainly more serious than any of ours. The English postal system has also been having major problems and articles were recently published in the English press reviewing the major

## [Text]

certaines journaux anglais qui nous donnaient les déficiences majeures du système postal anglais. On a aussi publié un livre il y a un an ou deux aux États-Unis, livre qui s'intitulait: *The Great Mess of the United States Post Office*.

• 2045

Je pense que, sans vouloir critiquer les services des autres pays, nous avons un service qui peut se comparer à n'importe quel autre. On joue beaucoup avec ces statistiques, avec ces histoires d'horreur ou ces histoires fantaisistes sur la question du courrier qui arrive en retard, qui n'est pas régulier et ainsi de suite. C'est vrai qu'il y en a, mais comme je vous l'ai dit dans mon exposé du début, si 2 p. 100 du courrier de première classe, des lettres locales, se perd ou est en retard, sur 2 milliards de lettres qui circulent, cela représente 40 millions de lettres. Et là aussi, souvent, les gens nous demandent pourquoi le courrier n'est pas régulièrement à temps. Je vais vous donner seulement trois exemples, très bref. Aujourd'hui, dans le compte rendu de la journée que j'ai reçu des postes. On mentionne, entre autres, que des gens du district de Winnipeg vont nous écrire pour nous dire qu'ils n'ont pas reçu le *National Geographic Magazine*. J'ai un télex ici qui me dit:

Copy this time for Manitoba district were lost in the United States railways system.

Cela veut dire qu'ils vont dire que c'est notre faute, encore. Vous avez en plus de cela, par exemple, à Winnipeg:

12 street letterboxes were broken into Saturday night-Sunday morning in East Kildonan and North Kildonan areas of Winnipeg. Some damaged mail and undamaged mail recovered.

Là encore, je ne sais combien de centaines de lettres n'arriveront pas à destination. Et comme dernier exemple, à Dorval, on a volé un sac de courrier contenant pour \$332,000 de chèques de voyage. Donc, il y a peut-être 5,000 personnes qui vont nous écrire, qui vont nous appeler, qui vont nous dire: «C'est à cause du service postal canadien si je n'ai pas reçu tel ou tel article». J'ai ici un registre de la semaine du 12 janvier 1979 pour tout le Canada. Il n'y a pas un endroit au Canada, dans les villes de 30,000 habitants et plus, où la livraison a été inférieure à 92 p. 100. Il y a plusieurs endroits où la livraison a été de 100 p. 100. Cela veut dire que tout le courrier de cette semaine-là a été livré à temps, en 48 heures, dans toutes les maisons.

**M. Roy:** Merci. Pour revenir à l'étude du budget, à l'article de la commercialisation, monsieur le ministre, on mentionne des dépenses de l'ordre de \$145,542,000 en 1977-1978 et il y a une différence de 7 millions de dollars entre les prévisions de 1978-1979 et les prévisions de 1979-1980. Il s'agit d'une diminution.

**M. Lamontagne:** Oui.

**M. Roy:** La commercialisation, c'est le programme de vente au comptoir, la philatélie, le programme de commercialisation, l'étude du marché et ainsi de suite. Est-ce qu'il y a des raisons spéciales pour diminuer le budget de la commercialisation étant donné son importance actuelle?

## [Translation]

weaknesses of that country's postal system. A book was also published a year or two ago in the United States entitled: *The Great Mess of the United States Post Office*.

Without wanting to criticize other postal systems, I think that our service compares favourably to that of any other country. People play with statistics and with the horror stories and far-fetched tales we hear about mail that arrives late, irregular deliveries and so forth. It is true that these things happen, but as I said in my opening statement, if only 2 per cent of local first-class mail is lost or late, 2 per cent of the 2 billion letters in circulation, this means 40 million letters. People also ask why mail is not systematically delivered on time. I will give you three brief examples. In the summary of today's activities which I received from the Post Office, it is mentioned that residents of the Winnipeg area are going to write to us because they did not receive their *National Geographic Magazine*. I received the following telex:

Les numéros pour le district du Manitoba ont été perdus par les chemins de fer américains.

This means that once again, it was not our fault. There was another incident in Winnipeg:

Tôt dimanche matin, douze boîtes aux lettres de la région de East Kildonan et de North Kildonan, à Winnipeg, ont été dévalisées. On a retrouvé une partie du courrier, dont certains articles étaient endommagés.

Once again, hundreds of letters will not reach their destination. The last incident happened at Dorval, where a bag of mail containing \$332,000 worth of travellers cheques was stolen. This means that another 5,000 people will write to us or call us to say that, because of the Canadian postal service, they did not get such and such a piece of mail. I have with me a country-wide register for the week of January 12, 1979. In not one Canadian city of 30,000 inhabitants or more was the delivery rate less than 92 per cent. In several centres it was 100 per cent. That means that all the mail for that week was delivered on time, within 48 hours, to all households.

**Mr. Roy:** Thank you. To get back to the estimates, Mr. Minister, you have under Marketing expenditures of \$145.542 million in 1977-78 and a difference of \$7 million between estimates for 1978-79 and 1979-80. This is a reduction.

**Mr. Lamontagne:** Yes.

**Mr. Roy:** Marketing includes the over-the-counter philatelic sales program, the marketing program, market studies, etc. Is there any special reason for reducing the marketing budget, given its importance?



**[Texte]**

Je vous donne aussi l'exemple des services aux philatélistes. Je pense que l'article de la commercialisation comprend le service au comptoir pour les philatélistes. Alors, est-ce que les Postes continuent à prendre de l'expansion au niveau de ces services-là ou si cela reflète un manque d'intérêt de la part des Canadiens ou de la part des autorités du ministère à ce sujet?

**M. Lamontagne:** Je pense que c'est le contraire, monsieur Roy. Au niveau du service philatélique, il y a une augmentation continuelle, un intérêt continu. Notre réputation internationale est de plus en plus bonne. Nous avons ouvert, par exemple, la Maison des postes à Montréal il y a à peine un an et ce fut un succès formidable. On a vendu là pour plus d'un million de dollars durant l'année, ce qui ne s'est jamais vu dans une maison des postes ou dans un bureau philatélique. L'an dernier, je pense, si ma mémoire est bonne, que nous avons eu un profit supplémentaire de plus de 10 millions de dollars, seulement dans le domaine de la philatélie. Je pense que dans ce domaine nous avons en ce moment un succès sans pareil. D'ailleurs, les lettres que nous écrivent les vrais philatélistes en sont la preuve. Ces gens qui s'y connaissent énormément ne nous servent que des compliments, pratiquement, sur la façon dont fonctionne cette direction de la philatélie. Je pense donc que tous les philatélistes qui nous entendent aujourd'hui peuvent être rassurés, car nous tenons à notre réputation: elle est excellente.

• 2050

**M. Roy:** Vous avez, je pense, reçu beaucoup de demandes du fait de l'intérêt manifesté par les clubs des Lions à l'occasion de leur réunion qui se tiendra à Montréal au cours de l'été. J'ai d'ailleurs reçu beaucoup de représentations à ce sujet. Quel est le programme du Ministère pour répondre à l'enthousiasme de tous ces clubs à travers le pays? Quelle est la décision du Ministère au sujet de cette demande?

**M. Lamontagne:** Vous savez d'abord que le choix des timbres qui doivent être émis comme timbres commémoratifs relève d'un comité d'esthétique qui prend en considération toutes les demandes que nous avons, les analyse et finalement fait des suggestions au Ministre. Nous recevons, chaque mois peut-être, une dizaine de demandes pour toutes sortes de raisons qui sont aussi valables les unes que les autres. Les Lions nous ont demandé d'avoir un timbre à l'occasion de leur congrès international à Montréal, en septembre 1979 je pense. Le comité de l'esthétique a examiné cette demande; moi-même je lui ai demandé d'y attacher une importance exceptionnelle considérant, enfin, la valeur de la philosophie des Lions qui travaillent énormément pour toutes sortes de causes valables grâce au bénévolat. C'est pour leur 62<sup>e</sup> congrès international à Montréal. La réponse que nous avons fait est celle-ci: «Écoutez, s'il s'agissait d'un anniversaire, 50, 75 ou 100<sup>e</sup> anniversaire, peut-être que nous pourrions en fin de compte émettre un timbre commémoratif, spécifique aux Lions. Considérant que ce n'est pas une marque dans la vie des Lions, comme 75, est-ce qu'à chaque fois qu'il va y avoir un congrès international, que ce soit pour les Lions, les Rotary Clubs, les Optimistes, enfin toutes sortes de clubs dont les activités sociales sont valables, on va devoir émettre un timbre?» Nous

**[Traduction]**

I would also like to take the example of philatelic services. I believe that marketing includes over-the-counter service to philatelists. Will the Post Office continue to expand this service or does this reduction reflect a lack of interest on the part of Canadians or officials?

**Mr. Lamontagne:** On the contrary, Mr. Roy. There is a sustained increase and interest in philatelic services. Our international reputation is steadily improving. For example, a little over a year ago, we opened Post Office House in Montreal and it was a tremendous success. Sales reached \$1 million during that year, which is unprecedented for a philatelic outlet. If I remember correctly, last year we made a surplus profit of \$10 million, in philately alone. In the field of stamp collecting we have had an unparalleled success. The letters we have received from real stamp collectors is proof of this. These are the people who know a great deal about stamp collecting and they compliment us on the way our stamp collecting branch works. For this reason, stamp collectors may be assured of continuing good service, since we intend keeping our excellent reputation.

**Mr. Roy:** I think you have received repeated requests from the Lions Club, which are to have their international convention in Montreal this summer. I myself have received a number of representations in this regard. Has the enthusiasm of the Lions Club resulted in any decisions being taken by your department?

**Mr. Lamontagne:** As you know, the choice of stamps to be issued as commemorative stamps is made by a design committee which studies in detail all the requests we receive and then makes recommendations to the Minister. Every month we receive perhaps 10 equally valid requests to issue stamps. The Lions Club have asked us to issue a special stamp to commemorate their international convention which is to take place in Montreal in September of this year, I believe. The design committee has studied their request and I myself asked the committee to give it special attention, because of the great amount of nonprofit work done by the Lions Club. The stamp would commemorate their sixty-second international convention. Our reasoning is as follows: Were it the fiftieth, the seventy-fifth or the one hundredth anniversary of the Lions Club, we could perhaps issue a commemorative stamp. But since it is not a landmark in the history of the Lions Club, like the seventy-fifth anniversary, we prefer to wait for such a special occasion. Otherwise, we would be expected to issue stamps for every international get-together, whether it be for the Lions Club, the Rotary Clubs, the Optimists, and other kinds of organizations doing equally valid work. However, to show the importance we attach to this event, both at the international level and also for Quebec, since the convention is

*[Text]*

préférons réserver cela pour des occasions absolument spéciales. Cependant, pour démontrer notre intérêt à cet égard et en fin de compte prouver que nous considérons cet événement comme important sur le plan international et sur le plan québécois puisque le congrès se tient chez-nous, nous tenons à honorer la demande des Lions. C'est pourquoi, lors de leur congrès, nous allons leur attribuer ce que l'on appelle un «premier jour d'émission». Ainsi il y aura émission d'un timbre le jour de l'ouverture du congrès des Lions. Et cette année c'est une coïncidence, ce sera une première, considérant que nous allons mettre en vente une feuille complète des dix drapeaux des provinces et territoires canadiens. C'est la première fois que cela se fait au Canada, et je pense que ça va certainement démontrer notre intérêt à tous les membres des Lions qui verront que nous apprécions énormément le fait qu'ils tiennent leur congrès à Montréal.

**Le président:** Merci, monsieur Roy. Mr. Darling.

**Mr. Darling:** Thank you very much.

Mr. Lamontagne, I am delighted to hear my colleague, Mr. Roy, bring up the Lion stamp. I was going to mention it casually but he has gone into it in some detail. I am speaking as a Lion for the 1.25 million Lions across the world—I will admit that they are not all going to be in Montreal, but there are going to be in excess of 50,000. As I pointed out to you rather forcefully, Mr. Lamontagne, at times, I felt that with all due respect to this brilliant artistic and whatever you call that committee, who are almost like a super committee that will not even consider anything other than their decision. You as the Postmaster General are still the boss, and with pressure not only from the Lions itself but from many members of Parliament on all sides of the House, we were hoping you could use a rubber hose on them and do a little better than the first-day coverage envelopes. I am aware of this other stamp, these provincial stamps that are coming up, and I suppose a piece of stale crust is better than no loaf at all; but at least I can assure you that they are still very, very disappointed that this very important international convention in Montreal, which is June 20 to June 26, is not going to have a commemorative stamp. It is too bad we could not lop off a couple of years and call it the sixtieth again. Then I guess it would pass your committee's very strict rules.

• 2055

Mr. Chairman, to the Postmaster General or his officials, I am interested in that super factory. It is a little place down in Dixie some place, Eglinton Avenue and Dixie Road, called the Gateway Facility. I am wondering how that factory is turning out its parcels and all, and I am wondering if there are provisions being made to reduce those slides. I am talking about the slides and also the drop from the slides. I had the privilege of seeing them in action, along with other members of Parliament, I believe December 10 or December 11. You were doing a reasonable business that day. I am aware of the amount of damage that is being done, and let me repeat again, Mr. Postmaster General, I am aware that all the damage is not the fault of Post Office equipment, handling or Post Office employees; that there is a great deal of fault on the part of

*[Translation]*

taking place in our province, we have decided to accede to their request. This is why we shall be publishing a first day issue to mark the event. We shall also be issuing a stamp to mark the opening day of the Lions Convention. As it happens, we shall for the first time be putting on sale that day a complete group of stamps presenting the 10 flags of the Canadian provinces and Territories. It is the first time we have done so in Canada, and I think the issue of these stamps will show the members of the Lions Club how much we appreciate the fact that they have chosen Montreal in which to hold their convention.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Roy. Monsieur Darling.

**M. Darling:** Merci beaucoup.

Monsieur Lamontagne, je suis heureux d'entendre mon collègue, M. Roy, parler du timbre qui va commémorer le congrès des Lions. J'allais en parler en passant, mais il en a parlé en détail. Je parle en tant que Lion et de la part des 1.25 million de Lions partout dans le monde. Évidemment, ils ne vont pas tous venir à Montréal, mais il y en aura plus de 50,000. Vous avez parlé de ce brillant comité d'esthétique, si c'est ainsi qu'on l'appelle, qui agit un peu comme un supercomité qui rend une décision sans tenir compte de ce que pensent les autres. En tant que ministre des Postes, vous êtes toujours le chef. Nous espérons cependant vous voir exercer certaines pressions pour qu'on fasse plus qu'autoriser un premier jour d'émission d'un timbre, compte tenu des demandes des clubs Lions et de beaucoup de députés fédéraux de tous les partis. Je suis au courant de l'émission de l'autre série de timbres ayant comme motif les drapeaux des provinces, et je suppose qu'une croûte de pain rassi vaut mieux que rien. Je puis néanmoins vous assurer qu'ils sont toujours très désappointés que leur Congrès international, qui aura lieu à Montréal du 20 au 26 juin, ne sera pas commémoré par un timbre spécial. Il est dommage qu'on n'ait pas pu laisser tomber 1 ou 2 ans et parler du 60<sup>ème</sup> congrès. A ce moment-là, je suppose que l'événement serait considéré plus spécial selon les règles très strictes de votre comité.

Monsieur le président, je voudrais que le ministre des Postes ou ses fonctionnaires me parlent davantage de leur super usine postale. Il s'agit de l'installation Gateway qui se trouve quelque part au Sud au coin de l'avenue Eglinton et la rue Dixie. Je me demande comment cette installation fait pour trier des colis. Je me demande également si on prend des mesures afin de réduire la longueur des glissoires ainsi que la hauteur des chutes. J'ai eu le privilège de les voir moi-même, avec d'autres députés, le 10 ou le 11 décembre, ce qu'il me semble. Vous étiez très occupé ce jour-là. Je suis au courant des dégâts qu'on fait subir aux colis, et je sais également que tous ces dégâts ne sont pas causés par le matériel ou par les employés du bureau de poste. Une bonne partie du blâme revient aux expéditeurs. Je pourrais employer certains qualificatifs pour les décrire,



[Texte]

senders. I could use some adjectives for some of them but maybe I had better not. In other words, very badly wrapped parcels, and it serves them damned well right that they fall apart. I suppose some of them, if you looked at them, would, but there are a lot of very well wrapped parcels and you wonder how in the name of heaven they get torn apart and butchered.

What are the plans on that, Mr. Postmaster General, and also on the equipment that is there?

**Mr. Lamontagne:** First of all, I would like to say something related to your first question. We do not refuse the visiting of plants to anybody. I think newsmen are welcome whenever they advise us they want come and I think up to now we have been very, very flexible. But it is like any other plant, General Motors or any other; anybody cannot just walk in any day of the week and say, "There are 50 of us." It also depends why they want to see the plant. There is always a reason. As far as I am concerned we never refuse anybody, but at certain times and with certain people . . .

**Mr. Dinsdale:** When the opposition are touring the plant.

**The Chairman:** Order, please.

**Mr. Lamontagne:** It might be for political purposes and that is secondary to us.

**Mr. Darling:** I did not ask that question, so do not charge me with that.

**The Chairman:** Go ahead, sir. You were rudely interrupted.

**Mr. Lamontagne:** As far as the Lions, I have to admit, Mr. Darling, that you are one of the many people who pressed me to have a stamp, and if we cannot give it to you it is not because we would not like to. As I say here, we have written to the principle organizers of this convention, Mr. Séguin, Mr. Tartre and Mr. George. Actually, we talked with them, and I say with you that they are disappointed; but I think they accept, in a good Lion spirit, the decision of the Post Office. They will have what we call a special commemorative cover and I think that will stress the importance we give to the numerous people who give a very good service to the community when they can.

As for parcel damage, you read, like me, those horror stories in the media. If you will allow me, the deputy minister can tell you what we are doing. I know there has been somebody hired especially to look into the design and correct these things right away. Maybe Mr. Corkery, the Deputy Minister, would have something to add to that. Technically he is more aware of what is going on than I.

• 2100

**The Chairman:** Mr. Corkery.

**Mr. Corkery:** Mr. Chairman, obviously he has been there very recently. Mr. Darling is familiar with slides and drops which are of concern when you have a conveyor system.

[Traduction]

mais il vaut mieux pas. En d'autres termes, beaucoup de colis sont très mal emballés, et ce n'est que juste qu'ils tombent en morceaux. On a qu'à regarder certains colis pour que l'emballage se défasse. Néanmoins, beaucoup de colis sont bien emballés et on se demande bien comment ils sont déchirés et massacrés.

Monsieur le ministre des Postes, quelles mesures entendez-vous prendre afin de modifier le matériel dont je viens de parler?

**M. Lamontagne:** Tout d'abord, je voudrais donner une réponse à votre première question. Nous ne refusons à personne le droit de visiter nos installations. Les journalistes sont les bienvenus lorsqu'ils nous avertissent de leur venue et jusqu'ici, je pense que nous avons été très accueillants. Mais c'est une installation, tout comme une usine de General Motors. On ne peut pas se présenter à la porte n'importe quand et nous dire, «Nous sommes 50». Tout dépend de la raison de la visite aussi. En ce qui me concerne, nous ne refusons jamais personne, mais à certaines époques et dans certains cas . . .

**M. Dinsdale:** Comme lorsque l'Opposition visite l'installation.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît.

**M. Lamontagne:** Il se peut que la visite ait un motif politique, ce qui est d'une importance secondaire pour nous.

**M. Darling:** Vous ne pouvez pas m'accuser d'avoir posé cette question.

**Le président:** Allez-y, monsieur. On vous a interrompu de façon fort impolie.

**M. Lamontagne:** En ce qui concerne les *Lions*, je dois avouer, monsieur Darling, que bien des gens m'ont comme vous demandé d'émettre un timbre, et si nous n'avons pas accepté votre demande, ce n'est pas parce que nous ne le voulons pas. Comme je vous l'ai déjà dit, nous avons envoyé des lettres à MM. Séguin, Tartre et George, les organisateurs principaux de ce congrès. A vrai dire, nous avons parlé avec ces messieurs et ils sont désappointés, il est vrai. Mais je pense qu'ils acceptent comme de bons Lions la décision du bureau de poste. Nous allons émettre un premier jour d'émission commémoratif, ce qui va souligner l'importance que nous accordons à ceux qui rendent d'aussi bons services à la communauté.

En ce qui concerne les colis endommagés, je lis, comme vous, ces histoires d'horreur racontées par les médias. Si vous le permettez, le sous-ministre va vous dire ce que nous faisons. Je sais que quelqu'un a été embauché spécialement pour étudier la conception et apporter les corrections nécessaires. Peut-être que M. Corkery, le sous-ministre, voudra ajouter quelque chose. Il connaît mieux ces questions techniques que moi.

**Le président:** Monsieur Corkery.

**M. Corkery:** Monsieur le président, il a manifestement visité cet endroit très récemment. M. Darling connaît les glissoires et les chutes qui posent des problèmes dans tout convoyeur.

*[Text]*

We are really giving at it in three or four ways. The plant was designed so that the maximum free-fall drop was 18 inches, and that is coming through the air, a straight drop. Lots of slides are up to 10 feet. A slide, basically, is a controlled slide down to a chute.

There are spots where there is a free-fall drop in excess of that and where they have exceeded the design. That is what the Minister was talking about. We have gone back to the manufacturers to take a look at where those are in error and what we have to do to modify it. We have left some of the design beyond where we would like it to be.

The process normally used is to identify the spots where you have damage being produced and then you work on them. You go after sharp corners—that type of thing—first, then you start looking at the slides. If you have a problem of different weights going down a slide, you look for techniques, and there are techniques for slowing it down. You put in rubber drops and there are various techniques for slowing it.

If you have a fall that is in excess, you put a cushion underneath so that it does not come down on a hard surface. It cushions the blow.

We have a couple of machines that we are not satisfied with at all. The machines are adding to the damage possibility and we have taken them out of service till we can find how to modify them. That is about where we are at this stage.

**Mr. Darling:** What about the big tractor trailers? They are just tilted right up and some of them come down there hell bent for election.

**Mr. Corkery:** We would consider that a controlled slide.

**Mr. Darling:** Boy!

**Mr. Corkery:** Yes, that is right.

**Mr. Darling:** Mind you, on the day we were there . . .

**Mr. Corkery:** There is no free fall, it is a . . .

**Mr. Darling:** Mr. Corkery, on the day we were there it was aggravated by ice. Here was the top of one of these transports, loaded with ice, and when the truck went up, down came the ice on top of it and into all the parcels.

**Mr. Corkery:** Oh, that is no good. That is bad.

**Mr. Darling:** There is something else, when you are emptying mail bags. Mail bags are usually all strung up as they come along, and the heavy parcels are probably at the bottom of those mail bags. Therefore, they come bouncing down on the light stuff—they come down on a belt, I will admit.

**Mr. Corkery:** The particular piece of machine I was referring to that opens the bags is one we have taken out of service. We have to find a way to slow down the fall coming out of the bag. That is right.

**Mr. Darling:** There is one other thing. I think you have 45 pounds maximum?

**Mr. Corkery:** Thirty-five, sir.

**Mr. Darling:** Oh, is it 35 now? I had heard it was 55 at one time and down to 45.

*[Translation]*

Nous examinons la question de trois ou quatre points de vue. Cette installation a été conçue pour que la chute libre maximum soit de 18 pouces, il s'agit d'une chute en droite ligne à l'air libre. De nombreuses glissoires ont plus de 10 pieds. Les glissoires sont moins abruties que les chutes.

En certains endroits, la chute libre dépasse cette distance et les prévisions. C'est ce que le ministre a signalé. Nous avons demandé aux fabricants de chercher les erreurs et de les corriger. Mais certaines installations ont encore des chutes trop grandes.

Habituellement, on identifie les endroits où les colis sont endommagés et on essaie de les corriger. On commence par arrondir les coins trop aigus, puis on examine les glissoires elles-mêmes. Si des colis de différents poids sont envoyés dans la descente, on cherche les moyens de ralentir la chute, comme des pastilles de caoutchouc.

Si la chute est trop rapide, on met un coussin sous le colis pour qu'il n'entre pas en contact avec une surface dure. Cela atténue le choc.

Il y a une ou deux machines dont nous ne sommes pas du tout satisfaits. Elles accroissent les possibilités de bris et nous les avons retirées en attendant de pouvoir les modifier. Voilà où nous en sommes pour le moment.

**M. Darling:** Et les grosses remorques motorisées qu'on bascule?

**M. Corkery:** Nous considérons ça comme une descente contrôlée.

**M. Darling:** Eh bien!

**M. Corkery:** Oui, c'est exact.

**M. Darling:** Remarquez bien, le jour où nous sommes allés . . .

**M. Corkery:** Il n'y a pas là de chute libre, c'est . . .

**M. Darling:** Monsieur Corkery, le jour où nous étions là, il y avait un problème de glace. Il y avait de la glace sur le haut de l'un de ces camions, et lorsqu'il a basculé, la glace a glissé sur les colis.

**M. Corkery:** Ah, c'est très mauvais.

**M. Darling:** Il y a un autre problème lorsque vous videz les sacs postaux. Ces sacs sont habituellement ficelés lorsqu'ils arrivent et les colis lourds sont sans doute au fond. Par conséquent, ils retombent sur les colis plus légers lorsqu'on met ces sacs dans les glissoires.

**M. Corkery:** L'une des machines que nous avons retirées est celle qui ouvre les sacs. Nous devons trouver un moyen de ralentir la chute des colis contenus dans le sac. C'est exact.

**M. Darling:** Il y a encore une chose. Je crois que le maximum est de 45 livres.

**M. Corkery:** Trente-cinq, monsieur.

**M. Darling:** C'est 35 maintenant? J'ai entendu dire que c'était 55 auparavant et que maintenant c'est 45.



[Texte]

**Mr. Corkery:** Parcels, fourth class, are 35 maximum.

**Mr. Darling:** Is there anything that is heavier in weight then?

**Mr. Corkery:** No, there should not be. If it is a very small parcel it would get by if we did not spot it, but we do not take parcels over 35 pounds.

**Mr. Darling:** I am also wondering, Mr. Postmaster General, or you, Mr. Corkery, if you should not have said, well, all right, we are in the mail business; we are not in the freight business. Might it be just as well if you came down to 20 pounds? You are not going to make too much on 35-pound parcels. Suppose you cut it down again. You could cut a lot of the damage and probably cut a lot of claims. The money you would lose in those over-weight ones would be more than made up in other ways. Have you given some thought to that at all?

**Mr. Lamontagne:** I think I can say that we are checking. There is a firm that has been studying these incidents with us. Fodor Engineering Limited is looking into all these matters.

You know, when somebody says it drops from 10 feet, this is above the height of this room. I visit most of the plants and I have not seen any drop that high.

**Mr. Darling:** No, I have not either.

**Mr. Lamontagne:** I think this is exaggerated. But it is not exaggerated to say that when they dump these big trucks that, because of the weight of the parcels, some might be crushed. But that is something we have to look into.

**Mr. Darling:** Now you also mentioned, Postmaster General, that you are going to gain \$160 million with your extra charges, but have you thought anything about the business you are going to lose? I am wondering what your comments are on the Scarborough Public Utilities Commission who decided that rather than have their hydro bills go out and be delivered six or seven days later and not get their money in, they would go to a private courier who delivered them the next day and saved them, hard cash, \$3,000 a month. I would assume that Her Majesty has the right to deliver first-class mails. I brought this up in the House to you. I am wondering what your comments are, or yours, Mr. Corkery, because this could happen in a hundred places.

• 2105

**Mr. Lamontagne:** I have said often, and I will let Mr. Corkery make his remarks after my own, that as far as a private courier like that is concerned, and the public utility in Scarborough using private couriers instead of the post office, we know lots of hydro people around this country who use the post office. I know the Quebec one does and I think they are quite satisfied with the service we have given them. I think they should investigate actually what the real costs are and what really they are gaining by having that done by a private carrier, considering that they will probably to pay a higher deficit if they do not use the post office, because our volume will drop if everybody starts doing that. I do not think it is the way to anchor their own organization, which is a Canadian organization.

[Traduction]

**M. Corkery:** Les colis de 4<sup>e</sup> classe pèsent au maximum 35 livres.

**M. Darling:** Y a-t-il des colis plus lourds?

**M. Corkery:** Non, non pas normalement. Les colis très petits pourraient passer inaperçus, mais nous ne prenons pas les colis de plus de 35 livres.

**M. Darling:** Monsieur le ministre, ou M. Corkery, je me demande si vous n'auriez pas dû dire: Très bien, nous nous occupons des postes, et pas d'une entreprise de fret. Ne serait-il pas préférable de réduire ce chiffre à 20 livres? Les colis de 35 livres ne sont pas très rentables. Si vous réduisiez le poids maximum, cela réduirait de beaucoup les bris et le nombre de plaintes. L'argent que vous perdriez, vous le regagneriez facilement d'autres façons. Avez-vous pensé à cela?

**M. Lamontagne:** Nous y pensons. Une société, la Floor Engineering Limited, étudie cette question pour nous.

Quand on parle d'une chute de 10 pieds, il s'agit à peu près de la hauteur de la pièce où nous sommes. J'ai visité la plupart des installations et je n'ai jamais vu de chute aussi haute.

**M. Darling:** Moi non plus.

**M. Lamontagne:** Je crois que c'est une exagération. Cependant, il n'est pas exagéré de dire que certains des colis peuvent être écrasés lorsqu'on vide les camions. Mais c'est une question que nous devons examiner.

**M. Darling:** Monsieur le ministre, vous avez également dit que vous économiserez 160 millions de dollars sur les frais supplémentaires, mais avez-vous pensé aux affaires que vous allez perdre? Que pensez-vous de la décision de la Commission des services publics de Scarborough, qui plutôt que d'envoyer ses factures d'électricité par la poste, qui ne les livre que six ou sept jours plus tard, et de ne pas recevoir les paiements, a décidé de faire affaire avec un livreur privé qui assure un service d'un jour, ce qui permet à la commission d'économiser \$3,000 par mois en espèces. Il me semblait que seule Sa Majesté a le droit de faire la livraison du courrier de première classe. Je vous ai posé cette question à la Chambre. J'aimerais connaître votre opinion ou celle de M. Corkery, car cela pourrait se produire à 100 endroits différents.

**M. Lamontagne:** M. Corkery pourra vous dire ce qu'il en pense après moi, mais si les services publics de Scarborough font appel à des transporteurs privés plutôt qu'aux postes, nous connaissons de nombreuses entreprises hydroélectriques du pays qui ont recours à nos services. Par exemple, c'est le cas de l'Hydro-Québec, qui est très satisfaite des services que nous lui offrons. Ils devraient chercher à savoir ce que cela leur coûte réellement et ce qu'ils gagnent en ayant recours aux services d'un transporteur privé, étant donné qu'ils devront probablement payer un déficit plus élevé s'ils n'utilisent pas les services des postes, car notre volume sera réduit si tout le monde fait la même chose. Je ne crois pas que ce soit la bonne façon d'associer leur propre organisme, qui est un organisme canadien sur des bases solides.

*[Text]*

Private couriers in many areas have, I would say, an inflated reputation. Since I have been the Postmaster General I have been checking a lot on the private courier's business. Very often, again, people say it is because of the post office. Lately I was at a board of directors meeting somewhere, with somebody I know. They teased the people, because they knew that he knew me, and the documents had not arrived. They said, "Well, again, the post office is wrong." But the documents were sent by private courier.

I am not ready to say, Mr. Darling, that private couriers automatically can give a better service than we can give. Perhaps Mr. Corkery can add something to that.

**Mr. Corkery:** I do not have any more to add to it, sir.

**Mr. Darling:** Yes, but is it legal or is it not?

**The Chairman:** Order, please.

**Mr. Darling:** I am sorry, I do not think it is legal.

**Mr. Lamontagne:** As far as that is concerned, Mr. Darling, we will be investigating with our legal advisers the suitability of suing or not. I think my way of looking of things is to try to convince these people that we can give as effective, efficient service as anybody else. Why get into legal problems which will last I do not know how long and in the end there will be three lawyers, one saying we are right, another one saying we are wrong and the other one saying he does not know. So I think it is much better to settle the matter between ourselves and try to convince them that we can give . . .

**The Chairman:** Thank you, Mr. Darling. Mr. Milne.

**Mr. Milne:** Thank you, Mr. Chairman. First I would like to make just a brief comment on the statement by Mr. Dinsdale, if I may. He was contending that the press were not allowed into the plants. I would only comment on Gateway which is on the border of my constituency. Indeed, the local press in my riding have toured that plant a number of times. They have written feature articles about it. We have had organizations complain about problems in it and management have invited those organizations to come down and tour it at their convenience. The disappointment, frankly, has been that those organizations have never taken up that operation. In spite of the fact that they complained about the service, they never wanted to devote enough of their time to go down and tour it.

I just wanted to ask, through you, Mr. Chairman, a question of the Deputy Minister. In the Minister's statement he comments that 93 per cent of local mail is delivered within one day, 98 per cent in two. Is that fairly comparable for Gateway? I monitored it pretty closely during all the . . .

**Mr. Lamontagne:** I could not tell you for Gateway. We have weekly, or every two weeks, statistics. We have here Toronto SC, Toronto South Central. LPPE, is that Gateway? Well, it is day plus one, 94 per cent, 94 and 96.

**Mr. Milne:** Ninety-four, ninety-six, in what time period?

**Mr. Lamontagne:** In the period we are checking.

**Mr. Milne:** One to two days is what you are . . .

*[Translation]*

Dans de nombreux domaines, les transporteurs privés ont une réputation surfaite. Depuis mon entrée en fonction, j'ai fait une petite enquête sur eux. Beaucoup de gens disent que c'est la faute des postes. J'assistais récemment à une réunion d'un conseil d'administration dont je connais l'un des membres. On l'avait taquiné parce qu'on savait qu'il me connaissait, et que certains documents n'étaient pas arrivés. Il disait: Encore une fois, c'est la faute des postes. Mais ces documents avaient été envoyés par transporteur privé.

Je ne suis pas prêt à dire, monsieur Darling, que les transporteurs privés fournissent nécessairement un service meilleur que le nôtre. Peut-être que M. Corkery voudra ajouter quelque chose.

**M. Corkery:** Je n'ai rien à ajouter, monsieur.

**M. Darling:** Oui, mais est-ce légal ou non?

**Le président:** A l'ordre.

**M. Darling:** Je ne crois pas que ce soit légal.

**M. Lamontagne:** Monsieur Darling, nos conseillers juridiques font enquête pour voir s'il y a lieu de faire des poursuites. Pour ma part, je crois qu'il faut essayer de convaincre ces personnes que nous fournissons un service aussi efficace que quiconque. Pourquoi s'engager dans des procédures juridiques qui peuvent durer longtemps, pour se faire dire à la fin par un avocat que nous avons raison, par un autre que nous avons tort et par un autre encore qu'il ne sait pas. Je crois qu'il est de beaucoup préférable de régler cette question entre nous et d'essayer de convaincre ces gens que nous pouvons offrir . . .

**Le président:** Merci, monsieur Darling. Monsieur Milne.

**M. Milne:** Merci, monsieur le président. J'aimerais d'abord répondre brièvement à la déclaration de M. Dinsdale, si vous me le permettez. Il soutient que les journalistes n'ont pas été autorisés à visiter les installations. Je voudrais parler seulement de Gateway, qui se trouve à la limite de ma circonscription. En fait, les journalistes de ma circonscription ont visité cette installation plusieurs fois. Ils ont écrit des articles à ce sujet. Certains organismes se sont plaints de certains problèmes et la direction les a invités à venir visiter l'installation quand ils le voudraient. Ce qui est décevant, pour être franc, c'est que ces organismes n'ont jamais répondu à cette invitation. Ils se sont plaints du service, mais ils n'ont jamais pris le temps d'aller visiter l'installation.

J'aimerais poser une question au sous-ministre, par votre intermédiaire, monsieur le président. Le ministre dit, dans sa déclaration, que 93 p. 100 du courrier local est livré en un jour, et 98 p. 100 en deux. Cela est-il la même chose, dans le cas de Gateway? J'ai fait un contrôle assez strict pendant tout . . .

**M. Lamontagne:** Je ne peux pas vous dire pour Gateway. Nous avons des statistiques hebdomadaires ou bi-hebdomadaires. Nous avons ici l'établissement centre-sud de Toronto, l'établissement de traitement des lettres, est-ce Gateway le centre principal d'acheminement? C'est un jour plus un, 94 p. 100, 94 et 96.

**M. Milne:** 94, 96, pendant quelle période?

**M. Lamontagne:** La période que nous avons vérifiée.

**M. Milne:** C'est donc un ou deux jours . . .



## [Texte]

**Mr. Lamontagne:** Maybe the Deputy Minister would try to explain to you how we check these things.

**Mr. Milne:** I understand the process, I am just wondering about the results.

**Mr. Lamontagne:** Yes, 96, 94; 94 one day, 96 two days.

• 2110

**Mr. Milne:** An observation of mine would be that mail coming from outside the Toronto area or mail originating with the major mailers in Toronto probably is handled 94, 96 per cent in that period of time. The majority of the complaints are about mail originating, for instance, in Bramalea which is going to Brampton, or mail originating in Brampton going to Brampton. Nearly all the complaints I get are about very local mail that really is only going a very few blocks, but of course by the procedure, and I understand and support that, it has to go to the plant and come back out again. That is where the major delay seems to be, and the major area of complaints.

I just make that as representation that you have a look at the procedures under which local mail is picked up, delivered to the plant, resorted and comes back out.

When we were talking about the deficit and so on, it is an opinion of mine that in the Toronto area it is hard for me to see the Post Office sort of sit back and let the couriers have full whack at the profitable Toronto-Montreal, Toronto-Windsor, Toronto-Ottawa business. Not very many of them want to take on Moosonee or some of those places. I often wonder why the Post Office is not more aggressive in the courier field itself. It seems to me we are in both the mail and the message-handling business. I would hope that under the proposed Crown corporation that would be one of the advantages of going into the corporation; that in fact one of the objectives to enter the courier business would be to protect the revenue base of areas that in no way could pay their own way.

**Mr. Lamontagne:** I think at the moment the Post Office is open to all kinds of new ventures. I know we hear a lot of horror stories but I think there are a lot of success stories in the Post Office. I talked previously about Priority Post, for example; I talked about Telepost and I talked about CANNES, which is a new system we just put in. It is something that sooner or later can be comparable to FACSCAN if we really get beyond what we have now.

Let us take Priority Post, for example, which is, at the moment, the most successful operation we have. It is a contract with some of our customers to deliver their mail. At the moment I think our experience is not far from 100 per cent delivery on time and according to our contracts and all that, which people do not talk about. People ask why it was so secret. I was reading this morning in *Le Devoir*, I think, about FACSCAN, and they said exactly the same thing as I said in the House; that they did not talk about it before because they wanted to experiment, to make sure it works and make sure they were making money. Well, we had the same attitude with

## [Traduction]

**M. Lamontagne:** Le sous-ministre pourrait peut-être expliquer comment nous établissons ces statistiques.

**M. Milne:** Je comprends comment vous le faites, je me pose seulement des questions sur le résultat.

**M. Lamontagne:** Oui, 96, 94; 94 p. 100 en un jour, 96 p. 100 en deux jours.

**M. Milne:** Je dirais que le courrier qui vient de l'extérieur de Toronto ou des principaux expéditeurs à Toronto est probablement traité à 94 et 96 p. 100 pendant cette période. La majorité des plaintes visent le courrier venant, par exemple, de Bramalea à destination de Brampton, ou le courrier venant de Brampton pour se rendre à Brampton. Presque toutes les plaintes que je reçois se rapportent à du courrier local qui, en fait, ne voyage que sur une distance de quelques pâtés de maisons et qui doit suivre naturellement la procédure normale qui est de se rendre d'abord à l'installation postale pour en ressortir. Je comprends cette procédure. Je suis d'accord de ce côté. Mais c'est de là que viennent les retards principaux.

Il faut donc tenir compte de cette procédure qui consiste à ramasser le courrier local, à l'amener à l'installation postale, à le retrier et le renvoyer.

Lorsque nous parlons de déficit, etc., j'ai du mal à concevoir que le ministère des Postes, dans la région de Toronto, ne fasse rien et laisse les transporteurs de courrier profiter au maximum de ces routes si profitables de Toronto-Montréal, Toronto-Windsor, Toronto-Ottawa. Il n'y a pas tellement de ces entreprises de courrier qui veulent s'occuper de Moosonee ou de certains de ces endroits. Je me demande pourquoi le ministère des Postes ne se montre pas plus dynamique dans ce domaine et il me semble que notre domaine, c'est à la fois celui du courrier et du transport des messages. J'espère que la transformation du ministère des Postes en société de la Couronne permettra de s'occuper de ces affaires de transport de courrier, de messages, afin de subventionner le secteur où il est impossible d'obtenir les recettes nécessaires.

**M. Lamontagne:** Je crois que, actuellement, le ministère des Postes est prêt à examiner toutes sortes d'entreprises. Je sais qu'on raconte toutes sortes d'histoires extrêmement fâcheuses au sujet des Postes, mais je crois que nous avons eu aussi nos succès. J'ai mentionné précédemment l'exemple de la poste prioritaire, de la téléposte; j'ai parlé aussi d'un nouveau système utilisé dénommé le CANNES. Dans ce dernier cas, nous allons un peu plus loin, le système pourrait se comparer à celui du FACSCAN.

Parlons donc maintenant de la poste prioritaire: pour l'instant c'est l'opération qui réussit le mieux, c'est-à-dire que nous passons contrat avec certains de nos clients pour nous occuper de la distribution de leur courrier. Pour l'instant, je crois que nous avons réussi à 100 p. 100 à respecter les délais de livraison. Les gens parlent peu de ces réussites, mais ils nous ont demandé pourquoi nous gardions l'opération si secrète. Je disais ce matin dans *Le Devoir*, je pense, que les responsables de l'opération FACSCAN avaient dit exactement les mêmes paroles que j'avais dites à la Chambre, c'est-à-dire qu'ils n'avaient pas voulu en parler car il s'agissait tout d'abord

*[Text]*

Priority Post. We did not talk about it at once. Treasury Board said to keep it quiet for a while and experiment with it, and see that it is successful and self-sustaining financially; that you do not go and get more taxpayers' money with that system. Now that we have proved it, I think the thing will change and we will go ahead with that.

It is the same thing with all the other systems we are trying, with Telepost and CANNES and all these things. We are trying to keep up to date with our competitors, and we will not let them claim the most profitable part of the business and sit down and do nothing. Do not forget that they do not have the same problems as far as Labour management is concerned. I do not know if our employees would get the same pay as some of these courier employees would get. Probably they would not be very happy; we have to pay a higher salary. They probably pay the minimum wage to these people, and they probably do not have pensions for courier employees. They do not have the advantages we have to give, so I do not think it is fair competition. However, we are in the market and I can tell you we have everything it takes in management, in our employees and our equipment to compete if we decide to work together.

**Mr. Milne:** Again, I do not know whether I am asking a question or just making a representation, but it seems to me the public are sometimes critical, and rightly so sometimes—probably not rightly so—but a lot of that focuses on the union work side of it. I agree with the statement the Postmaster made in the House that there is a small group of militant people that has neither the support of its coworkers nor its labour unions and so on. But I really hope that in the over-all management of the Post Office—and I guess I am directing this to the Deputy Minister in his role as chief administrator, particularly at Gateway—you take an equally critical role of management as of labour. I am not really siding with labour when I make this, but it just seems to me that one of the things that needs to be developed is a real good esprit de corps of human dynamics and team management, this kind of thing, and most of all I honestly think, from people I have talked to, that the unions would co-operate with a tough attitude from management on militants. I really think the public expect that.

• 2115

I really think the person who is doing a good job in the Post Office expects management to do that when they see a co-worker either creating damage or work stoppage or doing work against the best interests of the Post Office because it does not do his morale any good to go to the Legion and have a beer at night and listen to complaints about the Post Office. Most of these people are pretty proud people and, in my opinion, do a very good job.

All of this kind of thing goes against them, being able to be proud workers of Canada Post. So I hope in your management philosophy you are taking a fairly aggressive line in making

*[Translation]*

d'une expérience, de s'assurer que l'opération fonctionnait et qu'on faisait des recettes. Dans le cas de l'opération: «postes prioritaires», nous n'avons pas parlé tout de suite et le Conseil du Trésor nous a demandé de garder le silence pendant un certain temps sur cette expérience, afin de voir si elle pourrait s'autofinancer et ne pas coûter quoi que ce soit aux contribuables. Maintenant que l'opération a réussi, la politique va changer et nous irons de l'avant.

Il en va de même pour les autres systèmes que nous mettons à l'essai, soit le téléposte et CANNES et autres choses semblables. Nous nous efforçons d'être compétitifs et nous ne voulons pas rester à rien faire puisque nos concurrents s'assurent la partie la plus rentable de l'affaire. Il faut avoir présent à l'esprit que ces concurrents sont mieux placés sur le marché du travail, et je ne sais pas si nos employés obtiendraient le même salaire s'ils travaillaient pour ces entreprises. Nous devons donc fournir un traitement plus élevé alors que ces entreprises peuvent payer le salaire minimum, et il est probable que ces entreprises ne fournissent pas non plus de pensions à leurs employés. Je crois donc que la concurrence ne se fait pas sur un pied d'égalité. Toutefois, nous nous sommes lancés dans ces affaires et je puis vous assurer que si nous travaillons tous ensemble, nous serons en mesure d'être compétitifs car nous disposons de la gestion, des employés et du matériel nécessaire pour être concurrentiels.

**M. Milne:** A nouveau, je ne sais pas si je vais poser une question ou simplement faire une observation: le public semble critiquer, quelquefois à juste titre, quelquefois probablement que ce n'est pas justifié, le côté syndical de l'affaire. Je suis d'accord avec la déclaration faite à la Chambre par le ministre des Postes pour dire qu'il y a un petit groupe de militants qui créent des ennuis et qui n'a ni le soutien des collègues de travail ni celui des syndicats, etc. J'espère que dans votre gestion d'ensemble du ministère des Postes, et je suppose que j'adresse cette question au sous-ministre à titre d'administrateur en chef, particulièrement à Gateway, vous vous montrez aussi critique de la gestion que des employés. En disant ceci, je ne prends pas partie pour les employés mais il me semble que ce qu'il faudrait établir, c'est un excellent climat des relations humaines et de gestion d'équipe; d'après la majorité des gens à qui j'ai parlé, on considère que les syndicats collaboreraient à la condition que la gestion montre une attitude très ferme dans le cas des militants. Je crois que le public espère aussi cela.

Je pense que la personne qui fait du bon travail au ministère des Postes s'attend à ce que la direction prenne une attitude extrêmement ferme lorsqu'elle constate qu'un co-travailleur fait des dommages ou crée des arrêts de travail ou travaille à l'encontre de l'intérêt du ministère des Postes car son moral ne sera pas meilleur s'il se rend le soir à la Légion pour boire une bière et entendre des plaintes au sujet du ministère. La plupart de ces gens sont extrêmement fiers et à mon avis font du très bon travail.

Donc tout ce qui nuit au ministère nuit aussi à ses employés et j'espère que votre gestion prendra pour attitude d'être extrêmement ferme avec les militants. Il faut que vous arriviez



[Texte]

sure that you are tough on militants, that you really manage to develop an esprit de corps and the pride that should be there and really take a tough line. Even the most militant or I should say even the labour unions will not support their present activities.

**Mr. Lamontagne:** I can assure you just briefly that everything is done by the management at the moment to employ only the employees who are efficient, who are trying to give an honest day's work. But as you know, at the same time as being, as you say, firm and tough—whatever expression you used—we have to fair and go through the proper procedures about adjudication and grievances which is very laborious and very complicated but I can assure you none of our managers is interested in having an overly militant worker with him and trying to disrupt this service.

**The Chairman:** Mr. Orlikow

**Mr. Orlikow:** Mr. Chairman, in his statement today the Minister says, talking about the mail, and I quote:

I found that 93 per cent of local mail, this represents 40 per cent of all mail being delivered within one day of mailing, 98 per cent is delivered the second day and in 8 of the 22 reporting plants included in the survey, 100 per cent second day delivery is achieved.

Talking in his statement today just about local mail, in answer to a question I asked him last Thursday, March 1—in my question I said;

... mail between cities in Canada is now regularly taking four to five days to reach its destination ...

The Minister replied:

... it is completely false. From 95 per cent to 97 per cent of the mail is delivered within one or two days across Canada.

That is what the Minister said last Thursday.

Mr. Chairman, I thought I should try to find out what was really happening, and I thought the easiest way was to collect some mail that came to some of the members of Parliament, including myself. So last Friday, which was March 2, my office collected the first class mail which came to the following members: Mr. Broadbent, Mr. Douglas, Mr. Knowles and myself.

There were 66 letters that came that day. We checked the date that they were stamped in the city in which they originated and the date they were stamped here. Four of the 66 letters took eight days to get here, 8 of the letters took seven days to get here; 10 of the letters took six days to get here; 19 of the letters took four days; and 4 of the letters took three days. In other words, 51 out of 66, that is 77 per cent, took more than the two days the Minister talked about. Six of the letters came in two days; seven of the letters came in one day ...

**An hon. Member:** From the United States?

[Traduction]

à développer au sein du ministère un esprit de corps qui, concurremment avec cette fierté des employés et cette fermeté de la gestion, devrait aboutir à ce que même les syndicats ne soutiennent pas les activités de ces militants trop zélés.

**M. Lamontagne:** Je puis vous assurer que la direction fait actuellement tout son possible pour engager que des employés qui se montrent efficaces, qui fournissent une honnête journée de travail. Mais comme vous le savez, tout en étant, comme vous le dites, très fermes—quelle que soit l'expression utilisée—nous devons nous montrer justes et suivre les procédures d'arbitrage et de griefs qui sont extrêmement laborieuses et très compliquées. Je puis vous assurer cependant que nos directeurs ne veulent pas avoir chez eux de travailleurs trop militants qui cherchent à interrompre le service.

**Le président:** Monsieur Orlikow.

**M. Orlikow:** Monsieur le président, M. le ministre dans sa déclaration nous a dit aujourd'hui au sujet du courrier et je cite:

Je constate que 93 p. 100 du courrier local (soit 40 p. 100 de tout le courrier) est distribué dans les 24 heures qui suivent sa mise à la poste. Par ailleurs, 98 p. 100 du courrier est distribué dans les quarante-huit heures, et dans huit des 22 établissements postaux qui ont fait partie de ce relevé, 100 p. 100 du courrier est livré dans les 48 heures suivant la mise à la poste.

Mais, pour cette question de courrier local uniquement, en réponse à une question que j'avais posée jeudi dernier le 1<sup>er</sup> mars où je disais:

... le courrier interurbain met régulièrement quatre ou cinq jours pour arriver à destination ...

Le ministre a répondu:

... c'est complètement faux. Partout au Canada, on livre de 95 à 97 p. 100 du courrier en moins de deux jours.

Voilà ce que le ministre a déclaré jeudi dernier.

Monsieur le président, j'ai cru bon de voir ce qui se passait réellement et la façon la plus simple c'était de recevoir du courrier venant de certains députés, y compris moi-même. Donc, jeudi dernier, soit le 2 mars, mon bureau a réuni des lettres envoyées par poste première classe et venant des députés suivants: M. Broadbent, M. Douglas, M. Knowles et moi-même.

J'ai récolté 66 lettres cette journée et vérifié la date d'oblitération du timbre dans la ville d'où elles venaient et la date d'oblitération des timbres apposées ici. Quatre des 66 lettres avaient mis huit jours à me parvenir; huit des lettres, sept jours; 10 des lettres avaient mis six jours; 19 des lettres, quatre jours et 4 des lettres avaient pris trois jours. En d'autres termes, 51 lettres sur 66, soit 70 p. 100 du courrier, avaient pris plus que ces deux jours indiqués par le ministre. Six de ces lettres me sont parvenues en deux jours; et sept sont parvenues le même jour ...

**Une voix:** Des États-Unis?

## [Text]

**Mr. Orlikow:** All in Canada, and they are right here, Mr. Chairman. The Minister and his officials can check this. And two were delivered the same day. That was internal mail here in the building.

• 2120

We checked the mail today—and, of course, there was a week end—and there were 70 letters which came to the four offices. And this is the record of the 70 letters: one took 10 days; seven took 7 days; 19 took 6 days; 18 took 5 days; and 10 took 4 days. In other words, 55 out of the 70—that is, 79 per cent—took longer than 2 days. Twelve were delivered the next day, which means 3 days, but there was a week end; and 3 were delivered the same day. So 79 per cent, Mr. Chairman, took longer than 2 days. Fourteen of the letters were not postmarked, so we did not include those.

Mr. Chairman, we did not select the letters; we did not take out the bad ones. I told my staff to take them all, and there is the record. I would be curious how the Minister or the Deputy could explain that. I would be very happy to give him the envelopes. They can check it at their leisure.

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Lamontagne:** We will take your word for it, but I think I would like to stress the fact that when I mentioned figures of 93 or 95, I meant local mail. Maybe I did not say it the first time, but I corrected it today in the House and here, saying that when we talk about these figures, for one day or for 48 hours, it is obviously local mail. I do not think you can expect a letter coming from Yukon to St. John's, Newfoundland, to take one day or two days. I do not think anybody can do it, even physically. But as far as the rest of the mail is concerned, I would like the Deputy to explain why some letters take more than others. I hope you will receive them all and there are none missing and you will receive your mail anyway in a reasonable time.

**Mr. Orlikow:** Mr. Chairman, just one more thing before the Deputy Minister gives some kind of explanation. I recognize that letters from isolated communities may take time, but we are talking here about letters which come from Victoria, Vancouver, Calgary, Regina, Winnipeg, Toronto, where there are airplanes flying a number of times a day. So I find it hard to compare these results with what the Minister said.

**The Chairman:** Mr. Corkery.

**Mr. Corkery:** Mr. Chairman, that is a difficult question to answer without looking at these envelopes, really. But the test we use is basically between the 22 plants. What we do is seed some 14,000 letters every week into those 22 plants and then exchange the mail and take a reading statistically of what that does. That is where the numbers the Minister is using come from. So basically, when we are talking 97, or whatever the number is, we are looking specifically at the mail which has been seeded in that plant and which appears in a letter box

## [Translation]

**M. Orlikow:** Non, toutes venaient du Canada et elles sont toutes ici, monsieur le président. Le ministre et ses collaborateurs peuvent vérifier. Deux de ces lettres m'ont été remises le même jour et il s'agissait de courrier interne, envoyées dans cet édifice même.

Nous avons vérifié le courrier aujourd'hui, et il y a bien sûr eu une fin de semaine, et les quatre bureaux ont reçu 70 lettres. Voici le détail: l'une a pris dix jours; sept ont pris sept jours; 19, six jours; 18, cinq jours; et 10, quatre jours. Autrement dit, 55 des 70 lettres, soit 79 p. 100, ont pris plus de deux jours. Douze ont été livrées le jour suivant, ce qui veut dire trois jours, avec la fin de semaine; et trois furent livrées le même jour. Donc, monsieur le président, 79 p. 100 des lettres ont mis plus de deux jours à arriver. Quatorze des lettres n'avaient pas le cachet de la poste, nous ne les avons donc pas comptées.

Monsieur le président, nous ne les avons pas choisies ces lettres: nous n'avons pas pris les exemples qui nous arrangeaient. J'ai demandé à mon personnel de tout prendre et voilà ce que nous avons trouvé. Je serais curieux d'entendre le ministre ou son sous-ministre nous expliquer cela. Je leur fournirai d'ailleurs les enveloppes avec le plus grand plaisir. Ils pourront vérifier à loisir.

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Lamontagne:** Nous nous contenterons de votre parole mais je veux insister sur le fait que lorsque j'ai parlé de 93 ou 95, il s'agissait du courrier local. Peut-être n'ai-je pas précisé la première fois, mais je l'ai corrigé aujourd'hui à la chambre et ici en disant bien que ces chiffres portant sur 24 ou 28 heures touchaient évidemment le courrier local. Je ne pense pas que l'on puisse s'attendre qu'une lettre aille du Yukon à St-Jean, Terre-Neuve en un jour ou deux. C'est impossible, même physiquement. Mais pour le reste du courrier, j'aimerais que le sous-ministre explique pourquoi certaines lettres prennent plus de temps que d'autres. J'espère que vous les recevrez toutes de toute façon dans des délais raisonnables.

**M. Orlikow:** Monsieur le président, encore un détail avant que le sous-ministre ne nous explique la chose. Je comprends bien que les lettres qui viennent de lieux isolés mettent plus longtemps, mais il s'agit là de lettres venant de Victoria, Vancouver, Calgary, Regina, Winnipeg, Toronto, d'où partent plusieurs avions par jour. Je ne comprends donc pas du tout comment l'on peut comparer ces résultats avec ce que nous a dit le ministre.

**Le président:** Monsieur Corkery.

**M. Corkery:** Monsieur le président, c'est une question difficile si l'on n'a pas les enveloppes en question. En général notre test porte sur 22 centres. Nous envoyons 14,000 lettres chaque semaine dans ces 22 centres puis échangeons le courrier et étudions statistiquement ce qui se passe. C'est de là que viennent les chiffres qu'utilise le ministre. Donc, essentiellement, lorsque nous parlons de 97, ou d'un chiffre semblable, il s'agit précisément du courrier mis à la poste dans ce centre et récolté dans une boîte à lettres à l'une des stations postales de



## [Texte]

somewhere in one of the postal stations in that city. For example, Winnipeg would be running about—Winnipeg is next day at 94; one day late, it comes right up to 100. That is one of our high-performing plants. Now, if I start looking across the rest of the country, basically coming into Ottawa, which is what we were talking about, the Ottawa standard from the major 22 cities is a two-day standard. That means if I mail it at 5.00 o'clock tonight, the next day plus one would be standard, but we are talking about plus one on top of that would be up in this 94 per cent bracket. If I back up to a smaller city, because that is all just into the big cities, then some of our numbers—let me give you a couple of examples. coming in from St. John's, Newfoundland, into Ottawa, 56 per cent of that mail, according to our testing in the week we tested here, would have come in that two-day standard into Ottawa; 56 per cent would be delivered. Ninety-two per cent of it would have been delivered one day late, and the added 8 per cent is two, three or four; it comes in from there on.

That is about the pattern we see across the whole country. It is very difficult for me to be able to explain it unless I look at what you have for "week ends" and whether—because we are talking about delivery days here. I would love to have the samples . . .

**Mr. Orlikow:** Mr. Chairman, he can have the samples. I am not saying they are an exact representative group, but the first three I looked at—here is Montreal, February 22, delivered on March 2. Here is one from Sydney, Nova Scotia, February 22, delivered on March 2. Here is another one from Montreal, February 22, delivered on March 2, and so on. I will be very happy, Mr. Chairman, to give these envelopes to the Minister.

• 2125

I would like to come back to another question which I have raised with the Minister several times and that is the question of door-to-door delivery in suburban areas which are not getting it. I got some information today. I am told that there are 35,000 homes in Edmonton, in the urban area, which are not getting door-to-door delivery. I am told that there are 18,000 homes in Calgary that are not getting door-to-door delivery. I am told that in my own city of Winnipeg, we are lucky; we are only short 17 letter carriers. I do not have the figures for the other cities, but I wonder whether the Minister could supply us, not necessarily today, but at the next meeting, with the number of homes, let us say, in the 15 largest cities, which are in the urban area and which are not getting door-to-door delivery, and how long those people have been waiting, because some of my people, Mr. Chairman, and I am sure I am not alone, have been waiting three and four years.

**Mr. Lamontagne:** I could put my own city, Quebec City, too. Lots of Quebecers have been waiting for door-to-door delivery for the last two or two years and a half since our government has put some restraints on the spending in the Post Office, trying to hold down the expenses. It was a good policy in a way so that we can slow down our deficit and try to cut whenever we could. However, I think because people do not have door-to-door delivery, that does not mean they do not have mail service. They have general service; they have group

## [Traduction]

la ville. Par exemple, pour Winnipeg, c'est le lendemain à 94 p. 100; le jour suivant, c'est 100 p. 100. C'est un des centres où nous obtenons les meilleurs résultats. Bien sûr, si l'on considère le reste du pays, pour arriver à Ottawa, puisque c'est ce dont il est question maintenant, en général à partir des 22 plus grandes villes, il faut compter deux jours. Cela signifie que si je mets une lettre à la boîte à 17 h 00 ce soir, je peux compter qu'elle arrive après-demain; mais quand on parle de 94 p. 100, il faut compter un jour de plus. Si nous passons à une ville plus petite, car cela ne touche que les grandes villes, certains des chiffres changent et je vais vous donner quelques exemples. De St-Jean, Terre-Neuve, à Ottawa, 56 p. 100 du courrier, d'après les tests que nous avons effectués cette semaine, serait arrivé en deux jours; 56 p. 100 serait donc livré. Là-dessus 92 p. 100 serait livré un jour en retard, et les huit autres p. 100 deux, trois ou quatre jours plus tard.

C'est à peu près ainsi que cela se passe dans l'ensemble du pays. Il m'est très difficile de vous expliquer cela sauf si j'examine ce que vous considérez comme «fin de semaine» et si, car il s'agit ici de jours de livraison . . . Enfin j'aimerais avoir les échantillons . . .

**M. Orlikow:** Monsieur le président, je peux les fournir. Je ne dis pas que ce soit un exemple-type, mais les trois premières lettres que j'ai vues venaient de Montréal, le 22 février, livrées le 2 mars. En voici une de Sydney, Nouvelle-Écosse, datée du 22 février et livrée le 2 mars. Encore une de Montréal, 22 février, livrée le 2 mars etc. Je donnerai volontiers ces enveloppes au ministre.

Mais j'aimerais revenir à une autre question que j'ai déjà abordée plusieurs fois avec le ministre, à savoir la livraison à domicile dans les banlieues. J'ai ici quelques renseignements. J'apprends en effet que dans la région urbaine d'Edmonton, 35,000 résidences ne bénéficient pas d'une distribution à domicile. De même pour 18,000 foyers à Calgary. Dans ma propre ville de Winnipeg, nous avons de la chance, il ne manque que 17 facteurs. Je n'ai pas les chiffres pour les autres villes, mais le ministre pourrait peut-être nous indiquer, pas nécessairement aujourd'hui, mais peut-être lors de la prochaine réunion, combien de résidences, par exemple, dans les 15 plus grandes villes, ne reçoivent pas leur courrier à domicile et depuis combien de temps ces gens attendent car, monsieur le président, j'en connais, et je suis sûr que je ne sais pas le seul, qui attendent depuis 3 et 4 ans.

**M. Lamontagne:** Je pourrais ajouter ma propre ville de Québec. Nombre des habitants de Québec attendent la distribution à domicile depuis 2 ans ou 2 ans et demi, depuis que le gouvernement a limité les dépenses des postes. C'est dans un certain sens une bonne politique puisque cela permet de ralentir notre déficit et nous essayons de diminuer partout où c'est possible. Toutefois, je pense que ce n'est pas parce qu'il n'y a pas de distribution à domicile que le service n'existe pas. Il y a

[Text]

office service; general delivery; they have other ways of having their mail.

You said, 105,000 people do not have door-to-door delivery.

**Mr. Orlikow:** I said . . .

**Mr. Lamontagne:** I think we have the exact number of people, I would say, in most of the cities across Canada who would have door-to-door delivery tomorrow if we let go, as far as the expenses are concerned and person-years. I think that amounts to many hundreds of thousands of people.

**Mr. Orlikow:** Could we have a breakdown, not tonight, but could we have . . .

**Mr. Lamontagne:** We could bring you what we would expect to give as a door-to-door delivery, if we would let go, as far as the budget restraint and the person-years is concerned. I can say something, though: practically every year across Canada about, I would say, 105,000 people have door-to-door delivery through what we call fill-ins. If they are in the middle of an area which already has door-to-door delivery, because of development within that area, they get this door-to-door delivery. So some people are getting it inside these areas. But I gave examples the other day in the House, of Calgary, Saskatoon, Toronto—cities with very fast-growing suburban areas. We cannot supply the letter carriers, or we cannot supply the money. We cannot supply the person-years at the moment. If money comes in, that is, if the government has more money and the government decides to open up on these budget restraints, then we will give these people what they want. I think it is a question of policy; it is a question of being responsible government, as I said. We have to cut somewhere; they asked us to cut it and they asked us to delay this service so that we can cut down our deficits as far as the government is concerned. It is not because we like it. I have had many complaints and letters and telephone calls as I could have on that. My own colleagues from the Toronto area and from many areas are after me every day to try to get this door-to-door delivery, but I have to tell them the same thing as I tell you: if we give it to one area, in my way of looking at it, we have to give it to every area across Canada. I am not going to make a special case for Toronto or for any other place. If we decide to give it, we will give it across Canada.

• 2130

**The Chairman:** Thank you, Mr. Orlikow.

Mr. Collette.

**Mr. Collette:** Thank you, Mr. Chairman. I have a few questions for the Minister. On page 5 of his brief, he talked about competitors to Canada Post, and I think Mr. Darling mentioned the Scarborough utilities, but I would like to bring up the matter of UPS and its application which I think is before the Ontario Highway Transport Board. I am concerned about this whole question of the monopoly position of the Post Office and the fact that a lot of the Post Office's profitable areas of operations are being lost to or potentially could be lost to private couriers. Perhaps, Mr. Chairman, the Minister would be good enough to tell us why the Post Office is so

[Translation]

un service général. Il y a un service groupé; la poste restante, il y a d'autres façons de recevoir le courrier.

Vous avez dit que 150,000 personnes ne recevaient pas leur courrier à domicile.

**M. Orlikow:** J'ai dit . . .

**M. Lamontagne:** Je crois avoir ici les chiffres exacts pour la plupart des villes du Canada où l'on pourrait avoir une distribution à domicile si l'on ne s'inquiétait pas des frais que cela représente et des années-personnes. Je crois que cela représente bien des centaines de milliers de personnes.

**M. Orlikow:** Pourriez-vous nous fournir la ventilation, sinon ce soir, du moins . . .

**M. Lamontagne:** Nous pourrions vous dire les services à domicile qu'il nous serait possible d'offrir si nous n'avions plus de restrictions budgétaires. Toutefois, je puis vous dire que pratiquement chaque année environ 105,000 Canadiens se voient distribuer leur courrier à domicile grâce au système de continuité. S'ils se trouvent au milieu d'un secteur de distribution à domicile, ils peuvent en bénéficier eux aussi. Si donc on construit dans un secteur semblable, les nouveaux résidents se voient distribuer le courrier à domicile. Mais j'ai, l'autre jour à la Chambre, donné des exemples à Calgary, Saskatoon, Toronto où les banlieues se développent très rapidement. Nous ne pouvons ajouter suffisamment de facteurs ni déboursier ce qu'il faudrait pour la distribution à domicile. Si l'argent rentre, si le gouvernement peut élargir notre budget, nous pourrions fournir ces services. Je crois qu'il s'agit d'une question de priorité; le gouvernement doit assumer ses responsabilités. Il lui a fallu opérer des restrictions budgétaires; il nous a demandé de le faire dans notre propre secteur et de retarder ainsi ce service pour diminuer nos déficits. Ce n'est pas que cela nous plaise. J'ai vraiment reçu le maximum de plaintes, de lettres et de coups de téléphone à ce sujet. Même mes collègues de la région de Toronto et d'ailleurs essaient tous les jours de me convaincre d'avoir ce service de livraison à domicile, mais je dois leur répondre la même chose qu'à vous, à savoir que si je le fais pour une région, il faudra que je le fasse partout au Canada. Or, je n'ai pas l'intention de faire de Toronto un cas spécial. Si nous décidons d'assurer ce service, nous le ferons d'un bout à l'autre du Canada.

**Le président:** Merci, monsieur Orlikow.

Monsieur Collette.

**M. Collette:** Merci, monsieur le président. J'ai plusieurs questions à poser au ministre. A la page 5 de votre mémoire, vous parlez des concurrents des postes canadiennes; M. Darling a abordé la solution utilisée par les services d'utilité publique de Scarborough, mais, moi, j'aimerais revenir au cas de l'UPS, qu'examine actuellement «Ontario Highway Transport Board». Je me préoccupe de cette situation de monopole qu'occupe le ministère des Postes et du fait qu'un grand nombre de régions rentables pour ce ministère sont peu à peu desservies par des services de messageries privées. J'aimerais



## [Texte]

adamant in its objections to United Parcel Services' application.

**Mr. Lamontagne:** Well, Mr. Collenette, I could give you many reasons. First of all, I think that Ontario is pretty well served in so far as the small parcel delivery market without getting UPS in the picture. I think that is on the same principle as preventing foreign companies from coming and buying out or controlling the Canadian market. This company, as you know, is an American company and I think that we have enough of our own people earning a living and giving good services in so far as the private couriers are concerned. I think to exemplify what I am saying maybe I can quote from the program which appeared on TV the other day on the *Fifth Estate*, and I quote because I would not like to say it myself:

Most Canadians have never heard of UPS as it operates primarily in the United States. But it is the largest trucking operation in the world. It employs 100,000 people, more teamsters than any other company in America. It operates 50,000 vehicles and its total sales for 1978 is over \$2.5 billion all from parcel deliveries. Not everyone however is impressed.

There were three unidentified speakers on the program, and I quote from the program because I do not want to say it myself. One says:

United Parcel is like a steamroller. Slowly and surely they flatten competitions.

The second one says:

They will do whatever they have to do, whether it is political, legal or illegal.

And the third one says:

They make their own rules. They are a giant. They are a cannibalistic firm.

Well I think after you have heard for one-half an hour about what kind of competition you will be into if you let them take over the market in Ontario and the rest of Canada, then you can imagine what will happen to the private couriers, the Canadian private couriers. You might remember, when we went to court to prevent the Ontario Highway Transport Board from giving them a licence, even CUPW was with us. Yes, they came up and testified against UPS. CNR, CPR went there. Most of the people involved in this business were on our side asking the Ontario government not to give a licence because they know that these people are the kind of competitors we do not need. I do not say we want to stop them but it is a kind of competition we do not need. We have enough Canadian firms earning their living, employing Canadians and who are making money.

Another point, UPS is losing money at the moment in Canada, and they are ready to lose money until they take control of the market. I think we have to be very, very cautious

## [Traduction]

que le ministre nous explique pourquoi le ministère des Postes s'oppose tellement à la demande de «United Parcel Services».

**M. Lamontagne:** Monsieur Collenette, je pourrais invoquer un grand nombre de raisons. Tout d'abord, j'estime que les services de livraison des petits paquets desservent suffisamment l'Ontario sans être obligés d'avoir recours à l'UPS. C'est d'ailleurs le même principe qui consiste à empêcher des sociétés étrangères de venir acheter des sociétés canadiennes ou de contrôler le marché canadien. Comme vous le savez, la société en question est américaine, et j'estime que nous avons suffisamment de bons services de messageries privées canadiennes sans avoir recours à cette société. A titre d'exemple, j'aimerais vous citer un extrait de l'émission «Fifth Estate» de la semaine dernière, à la télévision:

La plupart des Canadiens n'ont jamais entendu parler de UPS étant donné que cette société fonctionne essentiellement aux États-Unis. Il s'agit toutefois du service routier le plus important au monde. Il emploie 100,000 personnes, soit plus de routiers que n'importe quelle autre société des États-Unis. Ce service utilise 50,000 véhicules et le volume total de ses ventes, pour 1978, a dépassé 2.5 milliards de dollars en ce qui concerne les livraisons de paquets. Toutefois, cela n'impressionne pas tout le monde.

Trois témoins anonymes ont pris la parole au cours de cette émission et je cite ce que l'un d'entre eux a dit:

La société United Parcel est comme un rouleau compresseur. Lentement, mais sûrement, elle écrase tous les concurrents.

Le deuxième a dit:

Pour cette société, tous les moyens sont bons, qu'ils soient politiques, légaux ou illégaux.

Et le troisième a ajouté:

Cette société établit ses propres règlements; c'est un véritable géant, un véritable cannibale.

Une fois qu'on vous a expliqué, pendant une demi-heure, le genre de concurrence que ce genre de société exercerait en Ontario et dans le reste du Canada, vous pouvez facilement imaginer ce qu'il adviendrait des services de messageries privées canadiens. N'oubliez pas, que, lorsque nous sommes allés devant un tribunal, pour empêcher l'«Ontario Highway Transport Board» d'accorder un permis à cette société, même le syndicat des postiers était avec nous et a témoigné contre UPS. Il y avait même le CN et le CP. La plupart des intervenants se sont rangés de notre côté pour demander au gouvernement ontarien de ne pas octroyer de permis à cette société, car tous savaient très bien qu'ils n'avaient pas besoin de ce genre de concurrence. Je ne dis pas que nous voulons entraver les activités de cette société, mais c'est simplement un type de concurrence que nous ne voulons pas chez nous. Il y a suffisamment de sociétés canadiennes qui assurent ce service en employant des Canadiens sans avoir recours à cette société américaine.

Je voudrais également vous signaler que la société UPS est actuellement déficitaire au Canada, mais qu'elle est prête à y faire des pertes tant qu'elle n'aura pas pris le contrôle du

[Text]

about what we do about this company. I am leaving the people who would testify in the court on things like that to decide what they want to do about that, because I am not the one who is going to go there, but, as I say, lots of publicity was made about the first hearings and even our Deputy Postmaster went to testify at those hearings. I think it would be a bad thing to allow such a company to operate in Canada.

• 2135

**Mr. Collenette:** Thank you, Mr. Chairman. My next question deals with a recent statement that was made by Mr. McGarry, the Letter Carriers Union of Canada President. I think he made a speech in Edmonton. He said that the managerial population in the Post Office has increased 500 per cent since 1968. Now we get some of these questions routinely in the House of Commons, or you do, routinely from the opposition. I suppose it is their place to score political points. When you have the President of a responsible union within the Post Office saying this, how do you respond? Is his claim true? If it is true then why has it happened in the last 10 years and what is being done to improve the situation?

**Mr. Lamontagne:** Well, you know, you can always play whatever you want any way you want with statistics. Mr. McGarry said that since 1968 to 1978 management has grown to 500 per cent and employees have a rate of growth of only 50 per cent. I can tell you one thing, Mr. McGarry would be very glad of that because his own union, the Letter Carriers' Union of Canada, has grown from 1970 when it was 11,700, to 17,700 in 1975 and in 1978 to over 18,000 letter carriers, so I do not know why he is criticizing the growth in the staff or in the employees of the Post Office when his own union went so high. As far as the management is concerned, I think his figures are out of fantasy in a way that he is taking a 10-year lapse. First of all, 10 years ago there was no staff relations branch because collective bargaining came about in 1968 with the establishment of the PSRB, so this staff relations branch was not existing. There was no marketing director because we had no competition at the time. The philatelic service was just at the beginning. There was no quality insurance branch. There was no coding and mechanization branch, because it was not existing. Also there was no safety and health welfare branch, which we had to do because of our numerous employees. There was no translation and official languages branch because there was no question of bilingualism. Most of our transportation was done by a private enterprise. You remember, the famous Lapalme business which was under private enterprise. It is all now under the Post Office so they need management. There were no regional managers at the time in 1968. There were no regions then. All these facts—it could be that it is 500 per cent. I do not think it is but I asked in the House today that he substantiate his figures. Let him prove in a way that it is in that way. It is very confusing when you talk about management. What is management? Is it support staff? Is it administration? Is it strictly management? What does he mean by 500 per cent? I think he should come up with the figures and come up with explanations, but as far

[Translation]

marché. Il nous faut donc être extrêmement prudents vis-à-vis de cette société. Certes, c'est à ceux qui iront témoigner devant les tribunaux de décider ce qu'ils veulent, mais, comme je l'ai dit tout à l'heure, les premières audiences ont fait l'objet de beaucoup de publicité et même le sous-ministre des Postes est allé témoigner. A mon avis, il serait néfaste d'autoriser cette société à fonctionner au Canada.

**M. Collenette:** Merci, monsieur le président. La question suivante porte sur la déclaration récente de M. McGarry, président du Syndicat canadien des facteurs. Il a en effet prononcé un discours à Edmonton où il a dit que le nombre de directeurs, au ministère des Postes, a augmenté de 500 p. 100 depuis 1968. Certes, on entend souvent ce genre de question à la Chambre des communes, surtout venant de l'Opposition, puisque son objectif est de marquer des points politiques. Toutefois, lorsque le président d'un syndicat responsable du ministère des Postes affirme cela, que répondez-vous? A-t-il raison? Si oui, pourquoi une telle chose s'est-elle produite au cours des 10 dernières années et qu'a-t-on fait pour essayer d'améliorer la situation?

**M. Lamontagne:** Vous savez, on peut faire dire ce qu'on veut aux statistiques. M. McGarry a déclaré que, entre 1968 et 1978, le nombre de directeurs avait augmenté de 500 p. 100 alors que celui des employés n'avait augmenté que de 50 p. 100. Laissez-moi vous dire que le syndicat de M. McGarry, le Syndicat canadien des facteurs, est passé de 11,700 en 1970, à 17,700, en 1975, et à plus de 18,000 en 1978; je ne vois donc pas pourquoi il critique l'augmentation des effectifs du ministère des Postes, alors que ceux de son propre syndicat ont considérablement augmenté. En ce qui concerne le nombre de directeurs, ces chiffres sont de la pure imagination puisqu'il choisit une période de 10 ans. Premièrement, il y a 10 ans, il n'y avait pas de direction des relations du travail étant donné que la négociation collective n'a été instaurée qu'en 1968 avec l'établissement de la Commission des relations de travail; en conséquence, cette direction n'existait pas. Par ailleurs, il n'y avait pas de directeur de la commercialisation, étant donné que nous n'avions pas de concurrence à cette époque. Le service philatélique en était à ses balbutiements et il n'y avait pas de direction de vérification à la qualité. Il n'y avait pas non plus de direction du codage et de la mécanisation puisque tout cela n'existait pas. Il n'y avait pas de direction de la sécurité et de la santé, direction que nous avons dû créer en raison de l'augmentation de nos effectifs. Il n'y avait pas non plus de service de traduction puisqu'il n'y avait pas de bilinguisme et le transport se faisait essentiellement par une entreprise privée. Vous vous souvenez sans doute de tous ces travailleurs de Lapalme qui relevaient de l'entreprise privée. Ils sont maintenant employés par le ministère des Postes et ils ont donc besoin d'une direction. En 1968, il n'y avait pas non plus de directeurs régionaux puisqu'il n'y avait pas de régions. Si l'on tient compte de tous ces faits, il est donc possible d'en arriver à une augmentation de 500 p. 100. Même si j'en doute, je lui ai demandé, en Chambre aujourd'hui, de justifier ses chiffres. Il faudrait d'abord qu'il donne des preuves car, lorsqu'on parle de



[Texte]

as I am concerned I do not think it is fair, and I would say it is intellectually dishonest to compare a 10-year lapse when some of our service did not even exist 10 years ago.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Collenette. Mr. Clarke.

**Mr. Collenette:** Thank you.

**Mr. Clarke:** Thank you, Mr. Chairman. I wanted to ask the Minister about the comparison of the forecast expenditures. This is on page 20-4. Forecast expenditures, in the third column over left from the right in the total columns, \$499,548 for 1978-79 which is showing a reduction from the 1977-78 actual figures of \$559,283, and then the further estimates on 1979-80 which would show a further reduction in the loss of \$120,000. Now since there is no change in revenues, that is the rate of revenue, the 17-cent rate is not reflected in these figures the Minister told us, what changes have been made to come up with these projections for the lower loss figures?

• 2140

**Mr. Lamontagne:** Mr. Chairman, if you do not mind, I will have Mr. Uberig please answer.

**Mr. J. E. Uberig (Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration):** Mr. Clarke, the first item I would point out is the amount of \$136 million which is identified as the program costs associated with publication mailings, which appears only in the estimates of 1979-80 and is taken as an apportionment of costs, thereby reducing the deficit.

Between the years 1977-78 and 1978-79, because you asked for three years—you brought three years into the picture—there was a rate change that went from 12 cents to 14 cents, which is reflected in the revenue going from \$772.950 million, receipts credited to revenue—I am about the middle of the page, sir—increased to \$953.558 million. The basic rate stays constant into the main estimates year, based on the 14-cent basic letter rate. Those are the two major factors affecting that.

Each of the years has its apportionment of cost increases due to price factors and also, to a degree, volume factors offset by... between the forecast year 1978-79 and the estimates year 1979-80 a major factor is the decrease of 1,850 in person-years and the costs associated with that. I hope that has answered your question.

**Mr. Clarke:** Am I correct in assuming that the \$985.014 million, Estimates 1979-80, does not include the increase in postal rates effective next month?

**Mr. Uberig:** That is correct, sir.

[Traduction]

direction, c'est une expression assez confuse. Qu'entend-on par direction? Comprenez-vous le personnel de soutien? Est-ce plutôt l'administration? Vous limitez-vous strictement à la gestion? Qu'entend-il par 500 p. 100? Il devrait donc nous fournir des chiffres avec des explications à l'appui, mais en ce qui nous concerne, j'estime que ces comparaisons ne sont pas valables et je dirais même qu'elles sont malhonnêtes puisqu'elles remontent à une époque où certains de nos services n'existaient même pas.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Collenette. Monsieur Clarke.

**M. Collenette:** Merci.

**M. Clarke:** Merci, monsieur le président. J'aimerais poser une question au ministre en ce qui concerne la comparaison des dépenses prévues. Cela se trouve à la page 20-5, Dépenses prévues, dans la troisième colonne en partant de la droite; nous avons ce chiffre de \$498,548 pour 1978-1979, soit une diminution par rapport aux chiffres de \$559,283 pour 1977-1978; les prévisions de 1979-1980 indiquent une réduction de \$120,000. Puisqu'il n'y a pas de modification dans le taux des revenus, c'est-à-dire que le taux de 17 cents n'est pas réflété dans ce chiffre, d'après le ministre, quelles modifications ont été faites pour justifier ces projections selon lesquelles la perte sera réduite?

**M. Lamontagne:** Monsieur le président, si vous le permettez, je demanderai à M. Uberig de répondre.

**M. J. E. Uberig (Sous-ministre adjoint des Postes, Finances et Administration):** Monsieur Clarke, je voudrais d'abord vous signaler le montant de 136 millions de dollars qui est décrit comme les coûts du programme associés aux envois de livres, journaux et périodiques. Ce poste figure seulement dans les prévisions budgétaires de 1979-1980 et est considéré comme une répartition des coûts, ce qui a comme effet de réduire le déficit.

Entre les années 1977-1978 et 1978-1979, puisque vous avez parlé de cette période de trois ans, le taux a été porté de 12 cents à 14 cents, ce qui se reflète dans l'augmentation du revenu qui passe de 772,950 millions de dollars à 953,558 millions de dollars en produits portés en recettes, cela se trouve au milieu de la page. Le taux de base reste constant pour l'année financière. Il s'agit du taux de 14 cents pour une lettre. Voilà deux facteurs principaux.

Pour chacune des années, il y a eu une augmentation des coûts en raison des prix et, en partie, à cause des volumes. Mais cela a été compensé par une réduction de 1,850 année-hommes entre 1978-1979 et 1979-1980. J'espère que cela répond à votre question.

**M. Clarke:** Ai-je raison de supposer que la prévision de 985,014 millions de dollars dans le budget de 1979-1980 ne tient pas compte de la hausse des tarifs postaux qui entreront en vigueur le mois prochain?

**M. Uberig:** C'est exact, monsieur.

[Text]

**Mr. Clarke:** All right. Would that indicate correctly that the estimated volume of mail to be handled will be up? Has that been the trend in the last while?

**Mr. Uberig:** We anticipate a slight increase, yes, sir.

**Mr. Lamontagne:** It is 1.8 per cent.

**Mr. Uberig:** I am sorry, our expectation, sir, was that on a constant 14-cent rate our volume would grow by 3.3 per cent. This would be the first-class volume. With the 17-cent rate, the increase would reduce to 1.8 per cent on first-class only.

**Mr. Lamontagne:** From three to one.

**Mr. Clarke:** Right. So even with the inroads being made by the private carriers, even with your increased rates or the number of letters that do not get mailed or the cheques that get delivered by hand or whatever, you are still expecting increased volume.

**Mr. Uberig:** In the first-class area, particularly, sir. We found that the first-class volumes grow fairly constantly year by year. Perhaps not large, but a constant rate.

**Mr. Clarke:** I do not want to take any time tonight because it is so limited, but I was comparing your annual report, sir, with the Public Accounts and I see that the Public Accounts says that the 1976-77 figures have been adjusted for comparative purposes, although they have not been adjusted in your annual report. In other words, I can see the \$559 million loss in both the Public Accounts and your annual report, but in the 1976-77 figures in the Public Accounts there is some \$12 million or so difference than the one shown in your annual report. I am sure there is a technical explanation and I do not think I want to get into it right now.

**Mr. Lamontagne:** We will take a note of that and give you the answer.

**Mr. Clarke:** Yes, thank you. Now what about the person-years, as we are now calling them, even though it is a terrible term?

• 2145

**Mr. Lamontagne:** Person-years.

**Mr. Clarke:** It does not look to me as though you have ever achieved your planned, no, that the planned . . . Wait a minute now; what am I trying to get at here? The planned continuing employees, 53,000, and the total man-years authorized, 60,000. That is quite a difference. Is that accounted for by overtime or what is the explanation for the difference between the continuing employees at March 31, 1980 and the man-years authorized?

**The Chairman:** Mr. Uberig.

**Mr. Uberig:** Mr. Clarke, the planned continuing employees at 53,709 are only the full-time employees. But the Post Office uses as well part-time employees and to meet peak workloads from time to time casual employees. The man-years includes the provision for all of those. It does not include a provision for

[Translation]

**M. Clarke:** Très bien. Prévoyez-vous que le volume de courrier augmentera? Cela a-t-il été la tendance depuis quel temps?

**M. Uberig:** Nous anticipons une légère augmentation, monsieur.

**M. Lamontagne:** De 1.8 p. 100.

**M. Uberig:** Avec un taux constant de 14 cents, nous avions prévu que le volume augmenterait de 3.3 p. 100. Il s'agit du courrier de première classe. Avec le taux de 17 cents, l'augmentation serait réduite à 1.8 p. 100 pour le courrier de première classe.

**M. Lamontagne:** De trois à un.

**M. Clarke:** Oui. Donc, malgré les progrès accomplis par les messageries privées, malgré l'augmentation de vos tarifs et le fait que de plus en plus de chèques sont livrés par porteur vous vous attendez à un accroissement de volume.

**M. Uberig:** Surtout pour le courrier de première classe, monsieur. Nous avons constaté que le volume de courrier de première classe augmente régulièrement chaque année et même si la hausse n'est pas importante, elle est constante.

**M. Clarke:** Avec le peu de temps qui nous reste, je ne veux pas prendre trop de temps ce soir mais je comparais votre rapport annuel avec les Comptes publics. Je note que les Comptes publics indiquent que les chiffres pour 1976-1977 ont été ajustés à des fins de comparaison, bien que ce ne soit pas le cas pour le rapport annuel. Autrement dit, je trouve la perte de 559 millions de dollars dans les Comptes publics aussi bien que dans votre rapport annuel, mais on trouve une différence de 12 millions de dollars entre le chiffre qui figure dans les Comptes publics pour 1976-1977 et celui de rapport annuel. Je suis sûr qu'il y a une explication et je ne voudrais pas m'y attarder maintenant.

**M. Lamontagne:** Nous en prendrons note et nous vous donnerons une réponse.

**M. Clarke:** Merci. Et qu'en est-il des années-personnes, terme que je trouve horrible mais que nous utilisons maintenant?

**M. Lamontagne:** Années-personnes.

**M. Clarke:** Je n'ai pas l'impression que vous ayez . . . Attendez un instant, où voulais-je en venir? Entre l'effectif constant projeté qui est de 53,000 employés, et le total des années-hommes autorisés qui est de 60,000, il y a une grande différence. Est-elle due aux heures supplémentaires, ou bien qu'est-ce qui explique l'écart entre l'effectif constant au 31 mars 1980 et le nombre d'années-hommes autorisé?

**Le président:** Monsieur Uberig.

**M. Uberig:** Monsieur Clarke, l'effectif constant projeté s'établit à 53,709 personnes, mais ne représente que les employés à temps plein. Toutefois, les Postes ont également recours au service d'employés à temps partiel ainsi que d'employés occasionnels en période de pointe. Les années-hommes



[Texte]

overtime; that is reflected in the government system as a \$1 expenditure, not a person-year expenditure. I think I erred by saying "man-year" before. But the 53,709 is just the full time; that is the number of people on one date, March 31.

**Mr. Clarke:** Is not the extensive use of overtime one of the major complaints that your labour people have? If that is so, why do you not have more continuing employees instead of relying so much on overtime and casual and all that?

**The Chairman:** Mr. Corkery.

**Mr. Corkery:** There is no question that we do not like overtime; it is an expensive way of . . . The contract itself when we get into peak-load situations forces us into an overtime situation before we can use any other method. So we are forced by contractual obligation to move into that area.

You are continually judging the balance of whether you increase your permanent staff, full-time and part-time, versus employing the overtime and employing the casuals.

We have a very peculiar situation in the Post Office in that our volumes from day to day swing violently. We will have a range of volumes of about 40 per cent plus or minus each over a week. You really need that flexibility and you really try to work with a basic staff that is about your norm or your level and then you try to find the variables in terms of casuals, part timers and overtime to cope with that swing of volumes on the other side. It is a complex problem when you keep trying to minimize your costs by working all those together within the terms of the contract.

**Mr. Clarke:** Do you really pay some people triple time to work on Sunday?

**Mr. Corkery:** In a situation where the contract calls for it, and if we have no other alternative, we could conceivably be caught in that situation. I would suspect on a legal holiday, on a day of rest, there are particular clauses of contract and I am not absolutely sure of them but that would be a situation. It is very expensive.

**Mr. Clarke:** That would be a maximum, I hope.

**Mr. Corkery:** Oh, yes, oh, yes. It is like the plague, obviously, if you cannot.

**Mr. Clarke:** In Vancouver when we used to have newspapers they sometimes carried stories about these triple-time Sunday ping pong games going on down there at the Post Office. Is that possible? And whose fault is it?

**Mr. Corkery:** I would hope not. Properly supervised, no, it is not possible. It is a situation where, yes, it could happen; you can probably point to a spot. I would be horrified that if it were going on we would expect adequate supervision to make sure that that does not go on.

You try to manage out of those situations the best you can.

**Mr. Clarke:** And ping pong is one of the calmer activities we have heard about out there.

[Traduction]

englobent tous ces employés. Ils ne couvrent pas les heures supplémentaires qui font l'objet d'un crédit de \$1 et qui ne sont pas traduits en années-personnes. Je crois m'être trompé en disant: «Années-hommes» tout à l'heure. Quoi qu'il en soit, le chiffre de 53,709 ne représente que les employés à plein temps à la date du 31 mars.

**M. Clarke:** Le recours fréquent aux heures supplémentaires n'est-il pas un des principaux griefs des syndicats? Dans l'affirmative, comment se fait-il que vous n'ayez pas davantage d'employés permanents au lieu de recourir aussi fréquemment aux heures supplémentaires et au travail temporaire?

**Le président:** Monsieur Corkery.

**M. Corkery:** Nous n'aimons pas les heures supplémentaires, cela ne fait aucun doute, c'est un moyen onéreux de . . . En période de pointe, la convention elle-même nous oblige à recourir aux heures supplémentaires avant toute autre solution. C'est la convention qui nous y oblige.

Il faut constamment juger s'il convient d'augmenter l'effectif permanent, à temps plein et à temps partiel, plutôt que de recourir aux heures supplémentaires aux employés occasionnels.

Le cas des Postes est très particulier en ce sens que le volume de travail varie quotidiennement du tout au tout. Réparti sur une semaine, il accuse une différence de 40 p. 100 en plus ou en moins. Cette flexibilité est donc nécessaire et il faut travailler avec des effectifs constants en fonction du volume normal tout en comblant les écarts par le recours aux employés occasionnels, au travail à temps partiel et aux heures supplémentaires. Le problème est complexe lorsqu'on cherche à réduire les coûts tout en répondant aux conditions établies dans la convention.

**M. Clarke:** Triplez-vous vraiment le salaire des gens que vous employez le dimanche?

**M. Corkery:** Si la convention l'exige et si nous n'avons pas d'autres solutions, la situation est concevable. Les jours jériés et de repos hebdomadaires font l'objet de clauses particulières dans les conventions; je n'en connais pas exactement les termes mais le cas est envisageable. Cela revient très cher.

**M. Clarke:** Ce serait le maximum, j'espère.

**M. Corkery:** Oh, oui. Bien sûr, c'est une plaie.

**M. Clarke:** Les journaux de Vancouver racontaient parfois que, dimanche, on jouait au ping-pong dans les Postes tout en se faisant verser un triple salaire. Est-ce possible? A qui en est la faute?

**M. Corkery:** J'espère que non. Avec une surveillance correcte, c'est impossible. Certes, cela peut se produire. Je serais horrifié d'apprendre que c'est chose courante et l'on exercerait une surveillance suffisante pour être sûr qu'il n'en soit rien.

Dans des cas semblables, on essaie de s'en tirer au mieux.

**M. Clarke:** Et le ping-pong est une des activités les plus calmes dont on ait entendu parler.

**[Text]**

Let me ask you about the reduction though from the authorized person-years from 62,000 to 60,000. That sounds wonderful and you are at the top of the list for departments and agencies whose person-years are decreasing in numbers but your 3 percentage points of decrease compared to Veterans Affairs 21 per cent or Statistics Canada 11 per cent seems low. How come on a percentage basis you are getting treated less severely than some of the other departments and agencies?

• 2150

**The Chairman:** Mr. Corkery.

**Mr. Corkery:** Mr. Chairman, basically the Post Office has to deliver the mail. We are not changing programs whereas some other departments are. I really do not feel competent to comment on what is happening in the other departments, but if somebody has decided to cut off a program then you can make a significant person-year shift. In our case we are basically delivering the mail, and the program has not changed, so we are working within that kind of a framework to try to look for productivity improvements in any effective ways that work.

**Mr. Lamontagne:** May I add something, Mr. Chairman? On the question we had a few moments ago about door-to-door delivery, people complaining that they do not get it, we would like to have the same percentage of cuts in the person-years. I think we would have to curtail the service to such an extent that I do not think it would be realistic to think about it. That is why we have to slow down the way we are now, with that very small percentage of cuts.

**Mr. Clarke:** May I have a short final question, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Mr. Clarke.

**Mr. Clarke:** Let me ask the Minister, because of this comment by Mr. Corkery about their having to deliver the mail. According to the objectives, they also have to meet their needs without incurring subsidization from the general taxation. When does the Minister assume that we will reach that stage, now that he is on the trend, he says?

**Mr. Lamontagne:** The way we look forward to the service we are going to give, I think if, as was mentioned at the beginning of this session, we could succeed in getting a kind of labour stability and compete more efficiently than we are at the moment, because of that through our competitors, we could in a few years probably cut down this deficit we have.

Also, I do not think it would be wrong to say that we can still afford a small increase in the rate because we still have the lowest rate in the industrial countries. England, France, everywhere around, they are much higher than we are and if we take our devaluated dollar at the moment, with the 15 per cent or 14 per cent, we are still lower than the United States, even if they are at 16 cents.

**[Translation]**

Permettez-moi de vous interroger sur la réduction des années-personnes autorisées puisqu'elles sont passées de 62,000 à 60,000. Cela paraît merveilleux et vous venez en tête de la liste des ministères et des organismes dont le nombre d'années-personnes diminue, pourtant, comparée aux 21 p. 100 des anciens combattants ou aux 11 p. 100 de Statistique Canada, votre baisse de 3 p. 100 paraît faible. Comment se fait-il qu'en termes de pourcentage la réduction soit moins draconienne que dans les autres ministères et organismes?

**Le président:** Monsieur Corkery.

**M. Corkery:** Monsieur le président, le rôle fondamental du ministère des Postes est de livrer le courrier. Alors que certains autres ministères modifient les programmes, nous ne le faisons pas. Je ne me pense vraiment pas bien placé pour parler de ce qui se passe dans les autres ministères, mais je pense que la suppression d'un programme permet d'effectuer des transferts considérables d'années-personnes. Dans notre cas, nous nous occupons essentiellement de livrer le courrier, et le programme n'a pas changé. Nous nous conformons donc à cette nécessité et tâchons d'améliorer la productivité en recourant à tous les moyens qui nous semblent efficaces.

**M. Lamontagne:** Puis-je ajouter quelque chose, monsieur le président? Il y a quelques instants, on nous a posé une question sur la livraison de porte en porte. Certaines personnes se plaignent qu'elles ne reçoivent pas leur courrier. Nous aimerions bien avoir une réduction semblable des années-personnes. Toutefois, nous aurions alors à réduire le service au point où tout réalisme nous empêche d'y songer. C'est pourquoi nous avons ralenti au rythme actuel en adoptant un pourcentage de réduction très faible.

**M. Clarke:** Puis-je poser une dernière brève question, monsieur le président?

**Le président:** Monsieur Clarke.

**M. Clarke:** M. Corkery a dit que le rôle du ministère des Postes était de livrer le courrier. Permettez-moi de poser une question au Ministre à ce sujet. Si j'en crois les objectifs que le Ministère s'est fixés, il doit également satisfaire à ses besoins sans se faire subventionner par l'impôt des contribuables. Quand le Ministre suppose-t-il que nous aurons atteint cet objectif, maintenant que la tendance est amorcée, comme il l'a dit?

**M. Lamontagne:** Comme cela a été dit au début de cette séance, si nous réussissons à atteindre une certaine stabilité de la main-d'œuvre et à livrer une concurrence plus efficace que celle que nous livrons actuellement, nous pourrions probablement réduire, en quelques années, le déficit que nous accusons.

En outre, je pense pouvoir dire que nous pouvons encore nous permettre une petite augmentation des tarifs puisque nous avons toujours le tarif le plus faible des pays industrialisés. Les tarifs de l'Angleterre, de la France et de beaucoup d'autres pays sont beaucoup plus élevés que les nôtres. En tenant compte de la dévaluation de 14 ou de 15 p. 100 du dollar canadien par rapport au dollar américain, notre tarif est



[Texte]

All this taken into consideration, I think that if we operate the Post Office with stability in our labour relations and with the management we have, the facilities we have and everything we can put into force, we can acquire within the next few years a self-sufficient operation. I do not say we are going to make a profit because I do not think this is the aim, to make profits. If we can be honest about the deficit, when you look at what we give free, just for the House of Commons, it is costing money. The Transport Commission does not pay any postage rates . . . and just the subsidization of some publications, as we said, with the agreement with the Secretary of State. Then they tell the Post Office they are having a deficit in their own operation when it is due to some privileges we have to give through policies of the government or the House. Let us be fair about the Post Office. If everybody would pay for their services, maybe our deficit would be much lower.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Clarke. Second round, Mr. Dinsdale.

**Mr. Dinsdale:** In the Post Office Department why is productivity going down? In spite of the mechanization and all the mammoth expenditures to improve the efficiency in the past five years, the productivity rate has been decreasing.

**Mr. Lamontagne:** I will ask Mr. Corkery to answer that. He has been there longer than I.

**The Chairman:** Mr. Corkery.

**Mr. Corkery:** Mr. Chairman, to Mr. Dinsdale's question, if you look at gross productivity, and that would be pieces of mail delivered per capita, per man, per person in the total population, you would have to say, yes, the productivity is going down. And if you compare it with the U.S. situation, it is considerably lower. But that does not tell the whole story.

You really have to start carving up the enterprise and start saying, well, look at the mail processing, that is the inside-worker family, and look at the productivity of that. Surprisingly, during this period where we have been putting the machines in, and in many cases double banking, that productivity level has stayed pretty flat, it really has not deteriorated as much as I thought that it would during that kind of a period.

• 2155

What has happened that has produced the decline in productivity is really the letter carrier growth to serve the population. Even though we have the brakes on it slightly at the moment, it is still growing at a pretty heavy rate. Really, what happens is, it grows; and it grows on a basis almost of housing starts. It does not relate to the volume they have to deliver. If a letter carrier has to walk a street, he does the route regardless of the pieces of mail he carries. This is one of the factors why it is very difficult to compare the U.S. productivity and ours. I discovered the other day, to my amazement, that the number

[Traduction]

toujours plus bas que celui des États-Unis, même si ce dernier est de 16c.

Compte tenu de tout cela, je pense que la stabilisation des relations patronales-syndicales, l'amélioration des installations et l'adoption de toutes les mesures qu'il nous est possible de prendre pourraient nous mener à une situation d'autosuffisance du ministère des Postes. Je ne dis pas que nous allons faire des bénéfices, puisque cela n'est pas notre raison d'être. Soyons honnêtes au sujet du déficit. Songez aux services que nous fournissons gratuitement, rien que pour la Chambre des communes. Cela coûte de l'argent. La Commission canadienne des transports ne paie pas de frais postaux. En outre, il y a la subvention de certaines publications, comme nous l'avons dit, dans le cadre d'une entente avec le Secrétariat d'État. On accuse ensuite le ministère des Postes d'avoir un déficit, alors que ce déficit résulte de certains privilèges qu'il doit accorder aux termes des politiques établies par le gouvernement ou par la Chambre. Soyons justes à l'endroit du ministère des Postes. Si chaque organisme s'acquittait de ses frais postaux, notre déficit serait peut-être moindre.

**Le président:** Merci, monsieur Clarke. Deuxième tour, monsieur Dinsdale.

**M. Dinsdale:** Pourquoi la productivité du ministère des Postes diminue-t-elle? Malgré la mécanisation, malgré les dépenses gigantesques engagées pour accroître l'efficacité des Postes au cours des cinq dernières années, le taux de productivité diminue.

**M. Lamontagne:** Je veux demander à M. Corkery de répondre à cela. Il est au ministère des Postes depuis plus longtemps que moi.

**Le président:** Monsieur Corkery.

**M. Corkery:** Monsieur le président, si l'on examine la productivité brute, c'est-à-dire le nombre d'objets postaux livrés par habitant, on doit en effet constater que la productivité diminue. En outre, par comparaison à la situation américaine, notre productivité est beaucoup plus faible. Toutefois, la situation est beaucoup plus complexe que cela.

Il faut effectuer une dissection du travail et examiner, par exemple, le traitement postal, c'est-à-dire le domaine des travailleurs internes. Examinons la productivité de ce secteur. Chose surprenant, pendant la période où nous avons installé les machines et, dans de nombreux cas, effectué les travaux en double, le niveau de productivité n'a pas beaucoup changé et ne s'est en fait pas détérioré autant que je m'y attendais.

Si la productivité a baissé, c'est, en réalité, à cause de l'augmentation du nombre de facteurs destinés à mieux servir la population. Bien que nous essayions de freiner quelque peu ce mouvement, le nombre des facteurs continue à augmenter de façon notable. En fait, de nouveaux facteurs sont engagés au fur et à mesure que des développements sont lancés. Leur nombre n'est pas proportionnel au volume de courrier à livrer. Si un facteur doit desservir une rue, il le fait quel que soit le nombre de lettres à livrer. Voilà pourquoi il est très difficile de comparer notre productivité à celle des États-Unis. Je me suis

[Text]

of pieces of mail delivered by a letter carrier in the United States over a year is almost twice what it is up here, just because of the character of the mail service. It makes a tremendous difference in your productivity score between the two countries. But that is really where the productivity deterioration has taken place, over a . . .

**Mr. Dinsdale:** Yes, well, what I was trying to get was a relationship with the mechanization, because as mechanization has increased, the productivity level has gone down. Now you switch it over the letter carriers, who have not been affected by mechanization. What about the Gateway situation? You have had all sorts of trouble there. ComDev has pulled out. Are there any penalty clauses? Does ComDev get out of its contract without penalty? The failure of the ComDev computers to function must have been enormously expensive. And how are you resolving that fiasco?

**The Chairman:** Mr. Corkery.

**Mr. Corkery:** Basically, sir, the contract has been cancelled between ComDev and ourselves. We have the equipment, we have the process, and we are working our way through the problem. The contracting is between the Department of Supply and Services and ComDev, to which we at the moment are a contributor—not necessarily a partner, but we are a participant in the processing because it is our equipment ultimately that is there. They got financially hurt to the degree they have—really, I do not have the facts. That would be a DSS problem. Yes, they did not get out of it scot free by a long shot. We have a process that is close to working, and we have to work our way through the modifications of where we want to be on a slower basis. We got them out of there because basically service has to be the key. We wanted the parcel system flying, and that is where we are. We are now starting to make that machine work. We are starting to deliver parcels. We see significant change in the parcel-level service in the Toronto area because of it. But it will be a while before we are out of it completely.

**Mr. Dinsdale:** The Postmaster General remains the perpetual optimist. I am sure that is due to his Air Force background: *per ardua ad astra*, through adversity to the stars. He keeps telling us that everything is for the best in the best of possible worlds. If the mail service was doing so well, why was Assured Mail Delivery cancelled after such a huge investment, especially coloured post boxes—we were told all the time that Assured Mail was right on target, the level of efficiency and reliability was onward and upward.

**Mr. Lamontagne:** Times are changing.

But to come back to your first remark about my continuous optimistic views—to enter the Air Force, I think we should be optimistic all the time; and especially you, as a Conservative: you must be very optimistic.

**Mr. Dinsdale:** Oh, quite optimistic—based on the Post Office performance.

[Translation]

aperçu l'autre jour, à mon grand étonnement, que le nombre d'unités de courrier livré par un facteur aux États-Unis pendant une année était presque le double de ce qu'il est ici à cause de l'organisation du service postal. Cela fait une énorme différence de productivité entre les deux pays. C'est donc à cela qu'il faut attribuer la baisse de productivité à laquelle on a assisté depuis . . .

**M. Dinsdale:** Oui, mais j'essayais d'établir le lien avec la mécanisation, car au fur et à mesure que la mécanisation a augmenté, la productivité a baissé. Maintenant, vous mettez en cause les facteurs qui n'ont pas été touchés par la mécanisation. Qu'en est-il du Gateway? Vous avez de grands ennuis dans ce secteur. La compagnie ComDev s'est retirée. A-t-elle été pénalisée? Est-ce que ComDev a pu briser son contrat sans pénalité? Puisque les ordinateurs de ComDev n'ont pas fonctionné, cela a dû coûter très cher. Que faites-vous pour contre-carrer cet échec?

**Le président:** Monsieur Corkery.

**M. Corkery:** Le contrat entre nous-mêmes et ComDev a été annulé. Nous avons le matériel, nous avons les mécanismes et nous sommes à la recherche d'une solution au problème. Le contrat est entre le ministère des Approvisionnements et Services et ComDev, je ne dis pas que nous soyons associés, mais nous participons parce qu'en fin de compte, c'est notre matériel. Cette société a eu des difficultés financières assez graves pour . . . En fait je n'ai pas les faits. C'est un problème du ministère des Approvisionnements et Services. Mais cette société ne s'en est pas tiré sans frais, il s'en faut de beaucoup. Nous avons un mécanisme qui est sur le point d'être mis en marche et nous devons procéder aux modifications à un rythme réduit. Nous nous sommes débarrassés d'eux surtout parce que le service, c'est la clé de toute l'affaire. Nous voulons que le système de livraison des colis fonctionne comme l'éclair et c'est toujours ce que nous voulons. Tout ce mécanisme est en train de se mettre en route. Nous commençons à livrer des colis. Déjà on a assisté à une amélioration considérable de la livraison des colis dans la région de Toronto. Mais il faudra encore un certain temps pour que tout soit réglé.

**M. Dinsdale:** Notre ministre des Postes est un éternel optimiste. Je suis certain que c'est une qualité acquise dans les Forces de l'air: «*per ardua ad astra*», dans l'adversité vers les étoiles. Il ne cesse de nous répéter que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes. Si le service postal allait si bien, pourquoi avoir annulé le programme de livraison postale assurée après avoir fait de tels investissements, surtout les boîtes peintes d'une façon distincte—après qu'on nous ait répété et répété que tout allait très bien, que l'efficacité et la sûreté de ce service ne faisaient qu'augmenter et s'améliorer.

**M. Lamontagne:** Les temps changent.

Mais pour en revenir à votre première observation au sujet de mon optimisme éternel qui me viendrait de mon passé dans les Forces armées, je pense qu'il faut toujours être optimiste. Et surtout vous qui êtes Conservateur: vous avez tout lieu de l'être beaucoup.

**M. Dinsdale:** Oh, tout à fait, surtout si je pense aux réalisations du ministère des Postes.



[Texte]

**Mr. Lamontagne:** You must be very optimistic with performance like that for so long.

I will try to express my views by a very simple expression. Very often people say, Post Office service is not like the good old days.

**An hon. Member:** Right.

**Mr. Lamontagne:** But we forget that in the good old days it was by train. It took five or six days by train, if not more, to come from Vancouver to Montreal.

**Mr. Clarke:** It took half a day in Vancouver.

**Mr. Lamontagne:** Well, it could not take two or three days for the mail to be trained to Montreal. So those days were not that good, because we have forgotten about the length of time it took to have a letter.

As was mentioned, local mail is good because 93 to 95 per cent is on time for two days. So maybe the problem we have is that because we fly today, we expect the mail from Vancouver to St. John's will be faster. We have problems in that.

**Mr. Dinsdale:** Now we are coming into Priority Post, that secret operation.

**Mr. Lamontagne:** It is not secret any more; it is success.

**Mr. Dinsdale:** Well, it is very difficult to get information on. You will not answer questions in the House and we cannot get any information from officials.

• 2200

Now, you answer that one by saying that FACSCAN is just as secretive. FACSCAN has been absolutely showering me with information on what it is going to do in terms of electronic mail transmission. I know much more about FACSCAN than I do know about priority post. Here is FACSCAN coming on stream now with electronic mail. Has the Post Office made any estimates on how it is going to affect the volume of first-class mail, which, as has been stated here, is always going to increase? I would think once FACSCAN comes on stream you are going to suffer a severe loss of business.

**Mr. Lamontagne:** I do not think FACSCAN is scaring us in any way. It is already in existence.

**Mr. Dinsdale:** It came in the middle of February.

**Mr. Lamontagne:** Yes. They spent \$1.5 million to put that on stream, but I do not think it is going to take away from the Post Office because it is already in existence, and we will try to find a way to compete with that one way or the other.

We have TéléPost which we can improve or maybe make more sophisticated. We have this new system CANNES that we are trying at the moment. But as I said at the beginning, we are not sitting down; we are looking at that and we will say, okay, if they can do it, we can do it. We will be able to compete with them as well as they do with us. So I am not worried about it; I am still optimistic.

[Traduction]

**M. Lamontagne:** De telles réalisations qui ont duré si longtemps devraient vous rendre optimiste.

Je vais essayer de vous expliquer très simplement ce que je pense; très souvent les gens disent: la poste n'est plus ce qu'elle était.

**Une voix:** C'est vrai.

**M. Lamontagne:** Mais nous oublions que dans le bon vieux temps, le service se faisait par train. Il fallait 5 ou 6 jours par train, sinon plus, pour aller de Vancouver à Montréal.

**M. Clarke:** Mais dans Vancouver même, il fallait une demi-journée.

**M. Lamontagne:** En tout cas, il était impossible de faire parvenir le courrier à Montréal en 2 ou 3 jours. Le bon vieux temps n'était donc pas si bon puisque nous avons oublié le temps qu'il fallait pour recevoir une lettre.

Comme on l'a dit, le service local est satisfaisant puisque de 93 à 95 p. 100 des lettres arrivent en moins de 2 jours. Le problème est peut-être qu'aujourd'hui avec les avions, nous nous attendons à ce que le courrier entre Vancouver et Saint-Jean soit plus rapide. Cela pose des problèmes.

**M. Dinsdale:** Nous en arrivons à la poste prioritaire, cette opération secrète.

**M. Lamontagne:** Ce n'est plus un secret; c'est un succès.

**M. Dinsdale:** En tout cas, c'est très difficile d'obtenir des détails. Vous n'acceptez pas de répondre aux questions qui vous sont posées en Chambre et vos collègues des Postes non plus ne nous en donnent pas.

Maintenant, en guise de réponse, vous me dites qu'on fait autant de secret autour du système FACSCAN. Or, FACSCAN ne cesse de m'engloutir sous une masse d'information concernant les modalités du système de transmission électronique du courrier. J'en sais beaucoup plus sur FACSCAN que sur la poste prioritaire. Le système FACSCAN commence aujourd'hui à fonctionner; le ministère a-t-il cherché à savoir comment cela affecterait le volume du courrier de première classe qui, comme on l'a dit tout à l'heure, continuera toujours à augmenter? J'imagine qu'une fois FACSCAN en place, vous allez perdre beaucoup de clients.

**M. Lamontagne:** Je ne pense pas qu'il y ait lieu de s'effrayer de l'arrivée de FACSCAN. Ce système existe déjà.

**M. Dinsdale:** Depuis le milieu de février.

**M. Lamontagne:** Oui. Ils ont dépensé 1.5 millions de dollars pour le mettre en place, mais je ne pense pas que cela nous enlève de la clientèle car le système existe déjà et nous allons essayer de le concurrencer d'une façon ou d'une autre.

Nous avons Téléposte qui peut être améliorée ou peut être rendue plus attrayante. Nous avons ce nouveau système CANNES qui est à l'essai actuellement. Comme je l'ai dit au début, nous ne nous tournons pas les pouces; nous considérons la situation et nous nous disons: eh bien, s'ils peuvent le faire, nous aussi. Nous allons pouvoir les concurrencer tout autant qu'ils nous concurrencent. Cela ne m'inquiète pas; cela ne m'empêche pas d'être optimiste.

[Text]

**Mr. Dinsdale:** Are you going to bang the gavel, Mr. Chairman?

**Mr. Lamontagne:** He seems to want to.

**The Chairman:** Have you another question, sir?

**Mr. Dinsdale:** Well, it is 10 o'clock. I do not want to abuse the privileges of the Committee but I do want to end on a positive note.

The Post Office recently received an award for hiring deaf personnel.

**An hon. Member:** Did he say dead or deaf?

**Mr. Dinsdale:** Deaf. They are dead but they will not lie down.

I am wondering, Mr. Chairman, if the same effort is made to hire wheelchair cases and how many are in the employ. It seems to me that the coding operation is an ideal place for their employment. I say this because Canada is hosting Rehabilitation International in 1980 and we want to have the best possible record. Could you give us any information on that score?

**Mr. Lamontagne:** I cannot give you any information on how many we have been hiring but I can tell you that all the new plans are built in such a way as to accommodate these people in wheelchairs and who cannot perambulate normally.

How many have we employed? Perhaps Mr. Corkery has the answer.

**Mr. Corkery:** We are gathering the survey right now, as a matter of fact.

**Mr. Dinsdale:** Have you any figures at all?

**Mr. Corkery:** No, I do not, sir, no. There are quite a few, but I really do not have any kind of answer on the number.

**The Chairman:** Perhaps Mr. Corkery could have that at the next meeting.

**Mr. Lamontagne:** Thank you for your comment.

**Mr. Darling:** On a point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Darling.

**Mr. Darling:** When can we get the reports of the Postal Users Conference which was on September 29? It was promised in December.

**An hon. Member:** It is lost in the mail.

**The Chairman:** Order, please.

**Mr. Lamontagne:** Mr. Sperling can reply.

**The Chairman:** Would you come to the table, Mr. Sperling, please? Mr. Sperling.

**Mr. L. Sperling (Assistant Deputy Postmaster General, Marketing):** Mr. Darling, the reports are just about through translation. They are about ready to be printed and we should have them within a matter of a couple of weeks.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Dinsdale and Mr. Darling. And thank you, Mr. Minister, for appearing before us this evening, as well as your witnesses.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

**M. Dinsdale:** Monsieur le président, allez-vous laisser tomber votre marteau?

**M. Lamontagne:** Il a l'air d'en avoir envie.

**Le président:** Est-ce que vous avez une autre question?

**M. Dinsdale:** Bien, je vois qu'il est 22 heures. Je ne voudrais pas abuser des privilèges du Comité mais j'aimerais tout de même terminer sur une note positive.

Tout récemment, le Ministère des postes s'est vu décerner une récompense pour avoir engagé du personnel sourd.

**Une voix:** A-t-il dit mort ou sourd?

**M. Dinsdale:** Sourd. Ils sont morts mais refusent de se coucher.

Monsieur le président, je me demande si l'on a essayé d'engager également des gens qui se déplacent en chaise roulante et combien de personnes dans ce cas sont actuellement employées. Il me semble que les services de codage leur conviennent parfaitement. Si je dis cela, c'est qu'en 1980 le Canada reçoit Réhabilitation International et il importe de montrer l'exemple. Qu'avez-vous à nous dire à ce sujet?

**M. Lamontagne:** Je ne saurais vous dire combien de personnes nous avons employées, mais par contre, je peux vous dire que les nouvelles installations sont construites pour pouvoir accueillir les personnes qui se déplacent en chaise roulante et ne peuvent marcher normalement.

Quand à savoir combien nous en employons, peut-être M. Corkery le sait-il.

**M. Corkery:** Justement, nous sommes en train de faire une enquête à ce sujet.

**M. Dinsdale:** Vous n'avez encore aucun chiffre?

**M. Corkery:** Non, désolé, monsieur. Il y en a un certain nombre, mais je ne le connais pas.

**Le président:** C'est un renseignement que M. Corkery pourra peut-être vous apporter la prochaine fois.

**M. Lamontagne:** Merci de vos observations.

**M. Darling:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** Monsieur Darling.

**M. Darling:** Quand les rapports de la Conférence du 29 septembre des usagers des services postaux nous parviendront-ils? On nous les avait promis pour décembre.

**Une voix:** Ils se seront perdus dans le courrier.

**Le président:** A l'ordre, je vous en prie.

**M. Lamontagne:** M. Sperling va vous répondre.

**Le président:** Voulez-vous vous approcher, monsieur Sperling, s'il vous plaît? Monsieur Sperling.

**M. L. Sperling (Sous-ministre adjoint aux Postes, Commercialisation):** Monsieur Darling, la traduction de ces rapports est pratiquement terminée. On est sur le point de les imprimer et nous devrions les recevoir d'ici deux semaines.

**Le président:** Merci, monsieur Dinsdale, monsieur Darling. Merci, également, monsieur le ministre, d'être venu ce soir accompagné de vos témoins.

La séance est levée.

























If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7  
En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT  
à l'Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Post Office Department:*

Mr. J. C. Corkery, Deputy Postmaster General;  
Mr. J. E. Uberig, Assistant Deputy Postmaster General,  
Finance and Administration; and  
Mr. L. Sperling, Assistant Deputy Postmaster General,  
Marketing.

### *Du ministère des Postes:*

M. J. C. Corkery, sous-ministre;  
M. J. E. Uberig, sous-ministre adjoint des postes, Finances  
et Administration; et  
M. L. Sperling, sous-ministre adjoint des postes, Commer-  
cialisation.



HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 2

Fascicule n° 2

Tuesday, March 6, 1979

Le mardi 6 mars 1979

Chairman: Mr. John Campbell

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

CONCERNANT:

Main Estimates 1979-80—Vote 1 under  
TRANSPORT

Budget principal 1979-1980—Crédit 1 sous la  
rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

COMPARAÎT:

The Honourable Otto E. Lang,  
Minister of Transport.

L'honorable Otto E. Lang,  
Ministre des Transports.

WITNESSES:

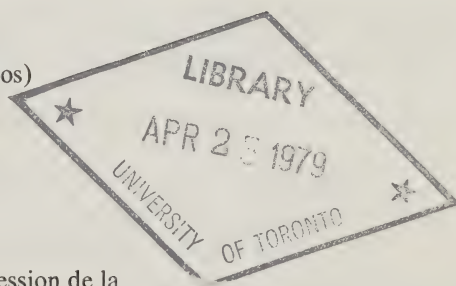
TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

Fourth Session of the  
Thirtieth Parliament, 1978-79

Quatrième session de la  
trentième législature, 1978-1979



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell  
*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

Baker	Collenette
( <i>Gander-Twillingate</i> )	Goodale
Benjamin	Harquail
Cadieu	Lapointe
Caouette ( <i>Villeneuve</i> )	Loiselle ( <i>Saint-Henri</i> )

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell  
*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

MacKay	Oberle
Masniuk	Portelance
Mazankowski	Roy ( <i>Laval</i> )
McKenzie	Wood—(20)
Murta	

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, March 6, 1979:

Mr. Mazankowski replaced Mr. Darling;  
Mr. McCain replaced Mr. Whiteway;  
Mr. Oberle replaced Mr. Dinsdale;  
Mr. Murta replaced Mr. Halliday;  
Mr. Towers replaced Mr. Clarke (*Vancouver Quadra*);  
Mr. Cadieu replaced Mr. McCain;  
Mr. MacKay replaced Mr. Towers;  
Mr. Lapointe replaced Mr. Corbin;  
Mr. Benjamin replaced Mr. Orlikow;  
Mr. Baker (*Gander-Twillingate*) replaced Mr. Milne.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 6 mars 1979:

M. Mazankowski remplace M. Darling;  
M. McCain remplace M. Whiteway;  
M. Oberle remplace M. Dinsdale;  
M. Murta remplace M. Halliday;  
M. Towers remplace M. Clarke (*Vancouver Quadra*);  
M. Cadieu remplace M. McCain;  
M. MacKay remplace M. Towers;  
M. Lapointe remplace M. Corbin;  
M. Benjamin remplace M. Orlikow;  
M. Baker (*Gander-Twillingate*) remplace M. Milne.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 6, 1979

(3)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:10 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Harquail, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), MacKay, Masniuk, Mazankowski, McRae, Murta and Roy (*Laval*).

*Other Member present:* Miss Campbell (*South Western Nova*).

*Appearing:* The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration and Mr. R. Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, February 23, 1979, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Monday, March 5, 1979, Issue No. 1*).

The Chairman called Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures under TRANSPORT.

The Minister made a statement.

The Minister and the witnesses answered questions.

By unanimous consent, the Chairman presented the FIRST REPORT of the Subcommittee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Subcommittee met Wednesday, February 28, 1979, to plan its future business with respect to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

The Subcommittee agreed to make the following recommendations:

1. That the following schedule of meetings be adopted:

MONDAY, March 5, 1979 at 8:00 p.m. Votes 1 and 5 under POST OFFICE

TUESDAY, March 6, 1979 at 8:00 p.m. and THURSDAY, March 8, 1979 at 9:30 a.m. Vote 1 under TRANSPORT

MONDAY, March 12, 1979 at 8:00 p.m. Votes 1 and 5 under POST OFFICE

THURSDAY, March 15, 1979 at 3:30 p.m. and FRIDAY, March 16, 1979 at 9:30 a.m. Votes 60, 65 and L75—Air Transportation Program under TRANSPORT

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 6 MARS 1979

(3)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 10 sous la présidence de M. Campbell (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Harquail, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), MacKay, Masniuk, Mazankowski, McRae, Murta et Roy (*Laval*).

*Autre député présent:* M<sup>lle</sup> Campbell (*South Western Nova*).

*Comparaît:* L'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports.

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens; M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; M. R. Y. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 23 février 1979 portant sur le Budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du lundi 5 mars 1979, Fascicule n° 1*).

Le président met en délibération le crédit 1—Administration du ministère—Dépenses de fonctionnement sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre fait une déclaration.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

Du consentement unanime, le président présente le PREMIER RAPPORT du sous-comité du programme et de la procédure suivant:

Votre sous-comité s'est réuni le mercredi 28 février 1979 afin de planifier ses travaux à venir concernant le budget principal de l'année financière se terminant au 31 mars 1980.

Le sous-comité convient de faire les recommandations suivantes:

1. Que la liste de réunions suivante soit adoptée:

LUNDI 5 mars 1979 à 20 heures Crédits 1 et 5 sous la rubrique MINISTÈRE DES POSTES

MARDI 6 mars 1979 à 20 heures et JEUDI 8 mars 1979 à 9 h 30 Crédit 1 sous la rubrique MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LUNDI 12 mars 1979 à 20 heures Crédits 1 et 5 sous la rubrique MINISTÈRE DES POSTES

JEUDI 15 mars 1979 à 15 h 30 et VENDREDI 16 mars 1979 à 9 h 30 Crédits 60, 65 et L75—Programme des transports aériens, sous la rubrique TRANSPORTS

TUESDAY, March 20, 1979 at 8:00 p.m. and THURSDAY, March 22, 1979 at 9:30 a.m. Votes 10 and 15—Marine Transportation Program under TRANSPORT

MONDAY, March 26, 1979 at 8:00 p.m. and TUESDAY, March 27, 1979 at 11:00 a.m. Votes 80, 85 and 90—Surface Transportation Program under TRANSPORT

THURSDAY, March 29, 1979 at 3:30 p.m. Votes 105—Via Rail under TRANSPORT

2. That during Committee meetings the questioning of witnesses be as follows:

FIRST ROUND—10 minutes per member

SECOND ROUND—5 minutes per member

Mr. Roy (*Laval*) moved,—That the FIRST REPORT of the Subcommittee on Agenda and Procedure be concurred in.

On motion of Mr. McRae, it was agreed,—That the Report of the Subcommittee be amended by cancelling the meeting scheduled to be held on MONDAY, March 12, 1979 at 8:00 p.m. and rescheduling another one on TUESDAY, March 20, 1979 at 3:30 p.m.

The question being put on the main motion, as amended, it was agreed to.

Questioning was resumed on Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures under TRANSPORT.

At 10:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

MARDI 20 mars 1979 à 20 heures et JEUDI 22 mars 1979 à 9 h 30 Crédits 10 et 15—Programme des transports par eau, sous la rubrique TRANSPORTS

LUNDI 26 mars 1979 à 20 heures et MARDI 27 mars 1979 à 11 heures Crédits 80, 85 et 90—Programme des transports de surface, sous la rubrique TRANSPORTS

JEUDI 29 mars 1979 à 15 h 30 Crédit 105—Transport ferroviaire, sous la rubrique TRANSPORTS

2. Qu'on procède comme suit pour l'interrogation des témoins pendant les séances de comité:

PREMIER TOUR: 10 minutes par membre

DEUXIÈME TOUR: 5 minutes par membre

M. Roy (*Laval*) propose,—Que le PREMIER RAPPORT du sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

Sur motion de M. McRae, il est convenu,—Que le rapport du sous-comité soit modifié en annulant la séance prévue pour le LUNDI 12 mars 1979, à 20 heures, et en prévoir une autre pour le MARDI 20 mars 1979, à 15 h 30.

La motion principale modifiée, mise aux voix, est adoptée.

L'interrogation se poursuit sur le crédit 1—Administration du ministère—Dépenses de fonctionnement sous la rubrique TRANSPORTS.

A 22 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)*

Tuesday, March 6, 1979

• 2013

*[Texte]*

**The Chairman:** Order, please. We shall resume consideration of our Order of Reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

Just before we proceed I have a note for the members. There has been a slight change in the agenda we outlined yesterday. Instead of the Postmaster General appearing before the Committee on March 12, at 8 p.m., it has been changed to Tuesday, March 20, at 3.30 p.m. As soon as we have a sufficient number of members we can adopt the subcommittee report and make the necessary changes to that.

Also, as the Committee Chairman, I would like to thank Mr. Mazankowski for his kind words regarding me, and I also appreciate your support and cooperation.

I shall now call Vote 1.

## DEPARTMENT OF TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures, the grants listed in the Estimates—\$57,346,000

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Before we move to the Order of Reference I would like to raise a matter which I think all members of the Committee have had reference to, and that is the request of the Air Transport Association of Canada to appear before the Committee to deal specifically with three subjects: one, the air transportation tax and its planned conversion to the user charge; second, the airport revolving fund; and third, the Minister's powers.

I think all members have received a letter indicating their desire to appear before the Committee during the consideration of the estimates, and I wonder whether we might not take that under advisement having regard to the fact that we will be dealing with Air Transportation Votes 60, 65, L75 on Thursday, March 15 and Friday, March 16. I am not sure whether we might be able to work them in at that time or whether it might be appropriate to convene another meeting.

I would ask that you consider that, Mr. Chairman, either in this Committee as a whole or perhaps it might even be considered in the steering committee.

**The Chairman:** Yes, I think that would be agreeable. If it is all right with you I can convene a steering committee meeting early next week and we can decide on how we will alter the schedule as presented yesterday to fit in the witnesses, if the Committee deems it necessary, if they wish to appear.

Mr. McRae.

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)*

Le mardi 6 mars 1979

*[Traduction]*

**Le président:** Messieurs, la séance est ouverte. Nous allons reprendre l'étude du budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

Avant de commencer je dois aviser les membres qu'on a apporté une petite modification au programme que nous avons esquissé hier. Le ministre des Postes comparaitra mardi le 20 mars à 3 h 30 de l'après-midi au lieu du 12 mars à 8 h du soir. Dès que nous aurons suffisamment de députés présents, nous adopterons le rapport du sous-comité et apporterons les modifications voulues.

A titre de président de Comité, je tiens à remercier M. Mazankowski pour ses gentilles paroles à mon égard et sachez que je suis sensible à votre soutien et votre collaboration.

Je mets donc en délibération le crédit 1.

## MINISTÈRE DES TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale

Crédit 1<sup>er</sup>—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement, subventions inscrites au Budget—\$57,346,000

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Avant de passer à notre mandat, je veux soulever une question dont, je crois, tous les membres du Comité ont parlé. Il s'agit de la demande faite par l'Association canadienne des transporteurs aériens pour comparaître devant le Comité et traiter particulièrement de trois sujets: d'abord, de la taxe sur le transport aérien et de l'intention qu'on a de la transformer en frais à la charge des utilisateurs; deuxièmement, du fonds renouvelable des aéroports, et, troisièmement, des pouvoirs conférés au ministre.

Je crois que tous les membres du Comité ont reçu la lettre de cette Association qui indiquait qu'elle désirait comparaître au Comité pendant l'étude du Budget, et je me demande si nous ne pourrions pas prendre cette lettre en considération, vu que nous traiterons des crédits 60, 65 et L75 du transport aérien le jeudi 15 mars et le vendredi le 16 mars. Je ne sais pas si nous arriverons à intégrer la comparution de cette Association dans notre programme ou s'il serait approprié de convoquer une nouvelle séance à ce sujet.

Je vous prie donc, monsieur le président, d'examiner cette question, soit au sein du Comité ici ou peut-être au Comité de direction.

**Le président:** Oui, d'accord. Si vous le voulez bien, nous pourrions réunir le Comité de direction au début de la semaine prochaine et décider alors comment changer le programme que nous avons présenté hier, afin de pouvoir trouver une place pour ces témoins; naturellement, à condition que le Comité désire que cette Association compareisse.

Monsieur McRae.

[Text]

• 2015

**Mr. McRae:** No, I was just putting my name on the list.

**The Chairman:** I have called Vote 1 under the Department of Transport. Monsieur Lapointe.

**M. Lapointe:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je n'ai pas reçu cette lettre du groupe mentionné par mon collègue, M. Mazankowski. Bien sûr, je ne vois aucune objection en principe à ce que ce groupe compare comme témoin, mais je pense qu'il est sage qu'on en discute au comité de l'ordre du jour et de la procédure.

**Le président:** Oui, cela a été fait. On va le faire au commencement de la semaine prochaine. Mr. Mazankowski, I have not received a copy of that either. If we could receive a copy it would . . .

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, it is just a news release that I received in my office entitled "ATAC Seeks Parliamentary Hearing of Three Subjects of Public Interest". It goes on to say:

The Air Transport Association of Canada has released the contents of a recent confidential membership bulletin to Members of Parliament, Senators and the news media in an attempt to draw attention to three matters of public interest.

And it goes on to point out those matters.

**The Chairman:** Order, please. Mr. Mazankowski has outlined the information, and those members who are interested can obtain a copy from ATAC.

I would now like to welcome the Minister of Transport, the Hon. Otto Lang, who is appearing before us this evening. I would ask the minister if he would be kind enough to introduce the officials that are with him this evening.

**Hon. Otto Lang (Minister of Transport):** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Cloutier, the Deputy Minister, is here beside me, and administrators Mr. Walt McLeish of the Canadian Air Transportation Administration, Mr. Gordon Sinclair of Canadian Marine Transportation Administration, Bob Giroux of Canadian Surface Transport Administration, and Assistant Deputy Minister, Finance, Mr. MacGougan.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister.

The minister has an opening statement for us this evening and I would ask him if he would be good enough to proceed with that. We will distribute the minister's statement immediately.

**Mr. Lang:** Thank you, Mr. Chairman. I am pleased to have this opportunity to address the Committee before we discuss Transport Canada's main estimates for 1979-80 in detail.

I would like to mention some of the major provisions of our estimates. The net expenditures and loan requirements of the department and the transportation agencies for which I am responsible will total about \$1,572 million, or less than three cents out of every dollar spent by the federal government. These figures show our spending estimates to be down by \$265

[Translation]

**M. McRae:** Non, je voulais simplement qu'on mette mon nom sur la liste.

**Le président:** J'ai mis en délibération le crédit 1 du ministère des transports. Mr. Lapointe.

**Mr. Lapointe:** Mr. Chairman, on a point of order. I did not receive the letter from the Association, mentioned by my colleague, Mr. Mazankowski. I have no objection, in principle, to hear this group but I think it would be only fair to discuss that point in the Agenda and Procedure Committee.

**The Chairman:** Yes, that has been done. We will meet early next week. Monsieur Mazankowski, je n'ai pas reçu non plus de copie de cette lettre. Si nous pouvions en recevoir une copie . . .

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, il s'agit simplement d'un communiqué de presse que j'ai reçu à mon bureau et qui est intitulé: «L'Association des transporteurs aériens du Canada demande à comparaître devant le Parlement pour discuter de trois sujets d'intérêt public» et puis:

L'Association canadienne des transporteurs aériens fournit aux députés, sénateurs et représentants de la presse un bulletin confidentiel récent distribué à ses membres afin d'attirer l'attention sur trois questions d'intérêt public.

Et on précise quelles sont ces questions.

**Le président:** A l'ordre. M. Mazankowski a expliqué de quoi il s'agissait et les députés que cela intéresse pourront obtenir une copie de ce communiqué auprès de l'Association canadienne des transporteurs aériens.

Je souhaite maintenant la bienvenue à M. Otto Lang, ministre des Transports qui comparaît ici ce soir. Je prie le ministre de bien vouloir présenter ses collaborateurs.

**L'hon. Otto Lang (ministre des Transports):** Merci, monsieur le président. Je vous présente tout de suite à ma droite M. Cloutier, sous-ministre; puis mes administrateurs: M. Walt McLeish de l'administration canadienne des transports aérien; M. Gordon Sinclair de l'administration canadienne des transports maritimes; M. Bob Giroux de l'administration canadienne des transports de surface; et M. MacGougan, sous-ministre adjoint, finances.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Le ministre a une déclaration à nous faire et je le prie donc de bien vouloir commencer. Nous allons distribuer tout de suite cette déclaration.

**M. Lang:** Merci, monsieur le président. Je suis ravi d'avoir la possibilité de m'adresser au Comité avant que nous discussions en détail le budget principal du ministère des Transports pour l'année 1979-1980.

Je vais aborder certains des postes des plus importants de notre budget. Les dépenses nettes et les besoins au point de vue prêts du ministère des Transports ainsi que de ces organismes dont je suis responsable, s'élèveront au total à 1.572 millions de dollars, soit moins de 3 p. 100 de chaque dollar dépensé par le gouvernement fédéral. Ces chiffres révèlent que nos dépen-



*[Texte]*

million from those of 1977-78 and our share of the total estimates of the federal government to have dropped as well by half a percentage point. This is, I think, a clear indication that Transport Canada is practising the restraint required of it at this period in time.

These estimated expenditures, in addition to covering normal day-to-day operations of the complex transportation system of Canada, provide for significant payments to improve rail passenger services. They include \$264 million for VIA Rail for operations and capital; for rehabilitating branch railway lines in the Prairies, a \$70 million item; for airport and highway improvements in the Atlantic provinces, a total of \$41 million; and to give assistance to the provinces in the urban transportation field under our five-year \$230 million program, we have included \$40 million in the 1979-80 estimates for this purpose.

To make such large program outlays possible within a reduced expenditure total, Transport Canada has to increase its recovery rate for the various services it provides. This policy will be pursued vigorously in the air transportation field particularly by the increase in the ticket tax, which is expected to yield another \$72 million.

Our capital spending continues to decline and is shown in these estimates as \$256 million, with National Harbours Board projects included. By comparison, the 1978-79 total was \$338 million, and the year before that it was \$388 million. While there are some specific reasons for this contraction, such as the completion of the Calgary Airport and the R Class ice-breaker project, the decrease also reflects the general restraints atmosphere within the government.

## • 2020

Another factor in reducing the visible spending total for capital is linked to the recent trend of placing capital management responsibility in the hands of a Crown corporation benefitting from the outlays. The 1979-80 estimates provide at least \$55 million in funds through equity purchases and payment of noncash expense items such as depreciation, which will be used by CN Marine and VIA Rail for capital acquisition of the kind otherwise carried out by the Surface Administration.

Among the relatively few new projects to be undertaken in 1979-80 are: the renovation of the grain elevators at the Port of Quebec, \$3 million cost; the renovation of the North Shore Wharves at Trois-Rivières, which will take in about \$5.4 million out of a total of \$9.4 million; the development of the airport at Sachs Harbour, which will cost \$1.5 million; and the building of a Loran-C Station at Port Hardy, British Columbia, at a cost of \$1 million in these estimates, out of a total of \$1.9 million. A further \$2 million in a program total of

*[Traduction]*

ses budgétaires sont de 265 millions de dollars moins élevées que celles de l'année 1977-1978. Nous accusons aussi une diminution dans notre part du budget total du gouvernement fédéral, diminution d'un demi point en pourcentage, ce qui indique clairement que le ministère des transports se conforme à cette politique de restrictions en vigueur en ce moment.

Ces prévisions budgétaires, outre qu'elles comprennent les opérations quotidiennes dans le cadre du système compliqué du transport au Canada, prévoit certains paiements importants pour l'amélioration des services de transport des voyageurs. On a prévu 264 millions de dollars pour le fonctionnement et le capital de VIA Rail; 70 millions de dollars, pour remettre en état les embranchements dans les Prairies; 41 millions de dollars pour améliorer les aéroports et les routes dans les provinces de l'Atlantique; 40 millions de dollars sur le budget du programme de 230 millions de dollars prévu pour cinq ans pour aider les provinces dans le secteur de leur transport urbain.

Pour faire des dépenses si importantes dans le cadre de ces programmes, compte tenu des dépenses comprimées dans l'ensemble, Transport Canada a dû augmenter son taux de récupération des bénéfices dans le cas des différents services qu'il fournit. Nous poursuivrons vigoureusement à cette politique particulièrement dans le domaine des transports aériens en augmentant la taxe sur les billets ce qui devrait nous fournir 72 millions de dollars.

Nos dépenses en capital ont continué à diminuer ainsi que l'indique le budget de 250 millions de dollars, ce qui comprend les projets se rapportant au Conseil des ports nationaux. Pour comparer les chiffres, en 1978-1979, le montant total à cet effet était de 338 millions de dollars et pour l'année précédente, de 388 millions de dollars. Bien qu'il y ait certaines raisons précises pour cette réduction telles que le fait qu'on a terminé l'aéroport de Calgary et le brise-glace de la catégorie R, cette diminution s'inscrit aussi dans l'optique d'austérité du gouvernement.

Un autre facteur qui permet de réduire les dépenses totales d'immobilisation, c'est cette tendance récente à mettre la responsabilité de la gestion du capital entre les mains d'une société d'État profitant des dépenses de capital. Le budget de 1979-1980 prévoit au moins 55 millions de dollars en fonds composés d'achats d'actions et de paiements de postes de dépenses qui ne sont pas sous forme de liquidités telles que l'amortissement, fonds qui seront utilisés par CN Marine et Via Rail pour des acquisitions de capitaux comme le fait l'administration des transports de surface.

Parmi les nouvelles entreprises relativement peu nombreuses de 1979-1980, on compte 3 millions de dollars pour la rénovation des silos à grains du port de Québec, 5.4 millions de dollars sur un total de 9.4 millions de dollars pour la rénovation des quais sur la rive nord de Trois-Rivières; 1.5 millions de dollars pour l'expansion de l'aéroport à Sachs Harbour; un million de dollars sur un total prévu de 1.9 millions de dollars et dans ce budget pour la construction d'une station LORNAN, de radio-navigation à grande portée, une autre

## [Text]

\$10 million will be spent for new ice-breakers to replace the coast-guard vessels *Eider* and *Skua*.

Day-to-day operating requirements for the four departmental programs increased by about \$37 million, if internal charges, depreciation and loan interest are excluded. The less than 5-per cent change implied in this increase is surely low and should speak for the concerted efforts Transport has made in cutting costs by increasing efficiency and discontinuing nonessential functions.

You will notice that the Blue Book shows a new set of rules and objectives for the department. Each administration has had such a set, but these are quite different from in the past.

The section in the Blue Book that covers each administration is a consistent set of objectives and roles that stem from the policies and principles also stated in Bill C-20.

To help demystify the complexities of a department as large as Transport and to communicate to Canadians what it is we do and how we do it, we have produced a book that attempts to spell out in some detail its role and objectives and the rationale for these.

Transport Canada's activities affect the daily lives of most Canadians in some way. Because of the change from a period of rapid growth to one of fiscal restraints, my senior officials thought it advisable to clarify the departmental role. Like all departments, Transport must contribute to the achievements of government objectives. We believe this means not only the development and operation of a safe and efficient national transportation system, but also such nontransportation objectives as regional development and the protection of social, cultural and ecological systems.

The book describes nine strategic objectives, which cover all departmental operations. This is a continuing project, which undoubtedly will change as circumstances alter, or new solutions are found to existing problems. It is my hope that this work will contribute to the establishment of greater control of departmental resources at all levels.

Two other documents have been made available to the members of this Committee. The first is a detailed look at the estimates of the Canadian Marine Transportation Administration. It has been developed to provide supportive information on a wide range of policy and operational activities related to marine transportation. This Administration co-ordinates the work of the Canadian Coast Guard and of several Crown corporations—the St. Lawrence Seaway, the National Harbours Board, and the four Pilotage Authorities. The document provides a broad outline of the Administration's objectives, and relates them to its historical, current and anticipated financial requirements. I hope that this paper will lead to fuller appreciation of the over-all scope of the Marine Administra-

## [Translation]

tranche de 2 millions de dollars par rapport aux 10 millions de dollars du programme total, sera affecté à la construction d'un nouveau brise-glace devant remplacer les navires de la garde côtière *Eider* et *Skua*.

Les opérations quotidiennes des quatre programmes ministériels comptent pour une augmentation d'environ 37 millions de dollars, ceci ne comprenant pas les frais internes, amortissement et les intérêts des prêts. Le changement de 5 p. 100 dans le cadre de cette augmentation, n'est certainement pas très important et indique bien que le ministère des Transports fait sa part pour réduire les frais en augmentant l'efficacité et en supprimant les opérations non essentielles.

Vous remarquerez que dans le Livre Bleu, on a prévu une nouvelle série de règles et d'objectifs à l'intention du ministère. Chaque administration disposent déjà d'une série mais celle-ci est très différente de ce que nous avons dans le passé.

La section du Livre Bleu qui traite de chaque administration indique une série d'objectifs à atteindre et de rôles à jouer qui sont dans la logique des politiques et des principes indiqués aussi dans le Bill C-20.

Pour essayer de clarifier les détails compliqués que représente un ministère aussi important que celui des Transports et pour faire comprendre aux Canadiens ce que nous faisons et comment nous le faisons, nous avons rédigé un livre expliquant en détail ces rôles et objectifs ainsi que leur raison d'être.

Les opérations de Transports Canada touchent de quelque façon la vie de la plupart d'entre nous. Du fait qu'on ait passé d'une période d'expansion rapide à une période de réduction des frais, mes hauts collaborateurs ont pensé qu'il était souhaitable de clarifier le rôle du ministère. Comme tous les autres ministères, le ministère des Transports doit aider à la réalisation des objectifs gouvernementaux. Nous pensions que cela nous oblige non seulement à fournir un système de transport national efficace et à en assurer le développement mais aussi à atteindre des objectifs ne se rapportant pas au domaine des transports tels que le développement régional et la protection des systèmes socio-culturels-écologiques.

Ce livre décrit neuf objectifs stratégiques visés. Il s'agit d'une entreprise permanente, qui certainement sera modifiée au fur et à mesure des circonstances changeantes ou qui permettra qu'on trouve des nouvelles solutions aux problèmes qui se posent. J'espère que cet ouvrage contribuera à accroître l'efficacité de la gestion des ressources ministérielles à tous les niveaux.

Nous avons fourni aux membres du comité deux autres documents. Le premier est un aperçu détaillé du budget de l'Administration canadienne des transports maritimes. Il fournit des renseignements complémentaires sur toutes sortes de politiques et d'opérations dans le domaine des transports maritimes. Cette administration coordonne le travail du Service canadien de la garde côtière et de plusieurs autres sociétés d'État, de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, du Conseil des ports nationaux et des quatre administrations de pilotage. Le document donne un exposé général des objectifs de l'Administration compte tenu des exigences financières du passé, actuelles et prévues. J'espère que ce document permettra de mieux comprendre quelle est l'ampleur de cette



## [Texte]

tion by providing details of its total revenues and expenses, not only the amounts on which Parliament is asked to vote.

The other document, on revisions to the airport revolving fund, explains the changes in funding arrangements that will begin in 1979-80 for the department's 23 major airports. In addition to the four airports already included, nineteen airports are to be funded through the airport revolving fund. Additional costs relating to terminal control services at these airports are being included in the fund, and interest and repayment for current loan balances in the fund are being suspended at the end of the current fiscal year.

The document also provides estimated financial statements for the total revolving fund and for each of the 23 airports, based on financial transactions as reflected in the 1979-80 estimates. The financial statement package for each airport includes a balance sheet, a statement of operations, and a source and application of funds statement.

• 2025

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister.

Now, with the questioning, on the list I have Mr. Mazankowski, Mr. McRae, Mr. Masniuk, Mr. Roy.

Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Thank you.

Mr. Chairman, I would like to question the section dealing with the sub-objective at page 28-10, which states as follows:

To ensure that an adequate level of safety is provided for the national transportation system.

Mr. Minister, today in the House, relative to the Committee report on operational interface, you indicated that development procedures began, arising from the report—and bear in mind that my question was dealing with the subject of uncontrolled airports. I would like to know, specifically, what changes have been implemented relative to the area control centre, aeradio interface procedures—the communications procedures; and I am dealing here specifically with Canada's uncontrolled airports—and have there been any ANOs established as a result of the recommendations flowing from that Committee report?

**Mr. Lang:** Well, again, Mr. Chairman, I would just like to make clear that Mr. Mazankowski is asking about a sequence of events flowing from or after a report which initially dealt safety conditions or conditions in relation to radio operations at Inuvik and a couple of other airports in 1976. That is the report you are inquiring about and the sequence of events following that.

**Mr. Mazankowski:** That was part of the report, yes.

## [Traduction]

administration des transports maritimes du fait qu'il fournit des détails sur la totalité des recettes et des dépenses et non pas seulement sur les montants au sujet desquels le Parlement doit voter.

L'autre document qui se rapporte aux révisions sur la caisse renouvelable des aéroports, explique les modifications sur la caisse renouvelable des aéroports, explique les modifications des arrangements de financement qui commenceront à être mis en vigueur en 1979-1980 dans le cas des 23 aéroports principaux du ministère. En plus des quatre aéroports déjà inclus, il y a 19 aéroports qui seront financés par cette caisse renouvelable. La caisse comprendra aussi les frais supplémentaires se rapportant au service de contrôle dans les aéroports et les intérêts et le remboursement des soldes actuels de la caisse pour les prêts en cours sont arrêtés à la fin de l'année financière.

Le document fournit des états de prévisions financières pour la totalité de la caisse renouvelable et dans le cas de chacun des 23 aéroports compte tenu des transactions financières indiquées dans le budget de 1979-1980. L'état financier de chaque aéroport comprend un bilan, un exposé des activités ainsi qu'un compte rendu de l'origine et de l'utilisation des crédits.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Pour les questions, j'ai sur la liste les noms de M. Mazankowski, de M. McRae, de M. Masniuk et de M. Roy.

Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Merci.

Monsieur le président, je voudrais remettre en question le paragraphe concernant les sous-objectifs, à la page 28-11, dans lequel on lit ceci:

S'assurer qu'un niveau suffisant de sécurité soit prévu dans le système national de transport.

Vous avez indiqué aujourd'hui à la Chambre, monsieur le ministre, qu'on s'était mis à établir les procédures à la suite du rapport du Comité sur l'interdépendance des activités; n'oubliez pas que ma question portait sur les aéroports non contrôlés. Je voudrais savoir quels changements ont été apportés en ce qui concerne les procédures de communication par radio; et je parle ici des aéroports non contrôlés. A-t-on créé des ANO par suite des recommandations du rapport de ce Comité?

**M. Lang:** Je répète, monsieur le président, que la question de M. Mazankowski se rattache à une série d'événements consécutifs à un rapport qui portait à l'origine sur les conditions de sécurité ainsi que sur les communications par radio, à Inuvik et dans deux autres aéroports en 1976. C'est à ce rapport que vous faites allusion ainsi qu'à la série d'événements qui ont suivi.

**M. Mazankowski:** En effet, cela faisait partie du rapport.

*[Text]*

Just to put the matter into perspective, Mr. Chairman, now that the Minister has tried to suggest that this was simply a matter dealing with three airports, I would want to place on the record a quotation from the report, which indicates as follows:

It became evident quite early that those "severe procedural problems" were really only symptoms of deeper fundamental problems which would require solutions of national scope.

It went on to describe and define the problems essentially having to do with the existing policies and procedures relating to air traffic advisory responsibilities being inadequate in view of the current operational requirements: problem number two, published information and instructions relating to the use of the aeradio services by pilots being somewhat confusing; and problem number three, the relationship of the ATS towers and the peripheral direct control pilot communication facilities and the aeradio air traffic control centre interface. Further, the report quoted that:

Unless complete and satisfactory solution to these fundamental problems are quickly implemented, the developing working conflicts between Aeradio and ATC will continue to increase, and the inevitable result must be deteriorating effectiveness of services provided by each of them. The potential for a serious negative effect on flight safety seems obvious.

So to suggest that it was simply a matter dealing with a regional situation and regional condition is simply not in accordance with the facts. The implications of this report are national in scope, requiring a national solution, as the report has indicated. And I am simply asking what progress has been taken in that regard. What specifically has been done vis-à-vis the communications interface as it relates to Canada's uncontrolled airports?

**Mr. Lang:** Well, Mr. Chairman, I am going to be asking Mr. McLeish of the Air Administration to comment on that. But I should, I think, put into some context the kinds of remarks Mr. Mazankowski is making.

• 2030

I refer to the report as the one relating to the study having to do with Inuvik and two other airports because that identified it most directly, and Mr. Mazankowski is upset that I have . . .

**Mr. Mazankowski:** Most of those are controlled airports.

**The Chairman:** Order, please.

**Mr. Lang:** Mr. Mazankowski, Mr. Chairman, is upset that I referred to it and identified it in that fashion.

I would also like to say to him that he should understand that the study itself is in the context of ongoing operations, improvements and attempts to make sure that we are taking steps in relation to proper procedures throughout the country, and that therefore it is almost absurd to say, what happened since that report? Mr. Chairman, particularly the very fact of the report itself is part of the process because that report did

*[Translation]*

Puisque le ministre semble dire qu'il ne s'agit que de trois aéroports, je tiens à replacer les choses dans leur contexte en citant un extrait du rapport:

Il est rapidement devenu évident que ces «graves problèmes de procédure» n'étaient en réalité que les symptômes de problèmes plus profonds exigeant des solutions à l'échelle nationale.

Vient ensuite un exposé des problèmes essentiellement liés aux politiques et aux procédures, indiquant que les responsabilités consultatives en matière de circulation aérienne étaient insuffisantes en raison du volume des activités. Deuxièmement, il est dit que les renseignements et les instructions concernant l'usage des services radio par les pilotes sont confus; troisièmement, on parle des rapports entre les tours ATS et les installations périphériques de communication permettant le contrôle direct, ainsi qu'avec les services radio servant au contrôle de la circulation aérienne. De plus, le rapport précise que:

Tant que ces problèmes essentiels ne seront pas rapidement résolus de manière complète et satisfaisante, les conflits entre les services radio et l'ATC continueront à s'intensifier, ce qui aura inévitablement pour effet de saper l'efficacité des services assurés par chacun d'eux. Les risques sont évidents du point de vue de la sécurité en vol.

Par conséquent, les faits démontrent qu'il s'agit uniquement d'une situation régionale. Ce rapport a des implications nationales et il exige une solution à l'échelle du pays tout entier. Je voudrais donc bien savoir quelles mesures ont été prises à cet effet. Qu'a-t-on fait du point de vue des communications dans le cas des aéroports non contrôlés?

**M. Lang:** Monsieur le président, je vais demander à M. McLeish de l'administration aérienne de bien vouloir vous répondre. Toutefois, il conviendrait, je crois, de replacer certaines remarques de M. Mazankowski dans leur contexte.

Le rapport auquel je fais allusion est celui qui a trait à Inuvik et deux autres aéroports car c'est ce qui a permis le mieux d'identifier le problème, mais ce qui embête M. Mazankowski, c'est que j'ai . . .

**M. Mazankowski:** Il s'agit pour la plupart d'aéroports contrôlés.

**Le président:** Silence, s'il vous plaît.

**M. Lang:** Ce qui gêne M. Mazankowski, c'est que j'en ai parlé de cette façon.

Par ailleurs, il devrait bien comprendre que cette étude se situe dans le contexte des efforts opiniâtres que nous faisons pour assurer des procédures convenables d'un bout à l'autre du pays; il est donc absurde de se demander ce qui s'est produit depuis la publication de ce rapport. C'est d'autant plus vrai que le rapport s'inscrit lui-même dans le processus normal car, s'il a vu le jour, ce n'est pas parce que quelqu'un a décidé qu'il



## [Texte]

not emerge because somebody decided to descend and study those airports; that report emerged because the air safety people working in Transport Canada were concerned about a variety of matters and this is part of the process that is ongoing and when developed procedures and which develops procedures and tests them. When that has been done, those reports and the recommendations coming from them are analysed in terms of their implications across the whole system. But, as I say, perhaps the best thing I should do is ask Mr. McLeish not to comment as though that were the starting point of everything that happened but perhaps to comment a bit about the problem of this issue of controlled and uncontrolled airport and the interface between ATC and Aeradio.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the only reason that I am raising the matter is that it is quite obvious that the pace at which this procedure has been developed and indeed the recommendations have been implemented has been much too slow. There has been insufficient attention and insufficient action in regard to this report, and that is the reason that I am raising it and for no other reason, sir.

**Mr. Lang:** Well, the reason that is an absurd comment is because of the very high record of safety in Canadian air space, particularly in regard scheduled air services . . .

**Mr. Mazankowski:** You have not proven it.

**Mr. Lang:** . . . and Mr. Mazankowski's constant efforts to try to concern the Canadian people about flying safety when the facts are that our record is indeed very good. He can find figures that show that there are certain numbers of accidents, but if you compare properly in terms of hundreds of thousands of hours alone, every time he raises a case, his case is disproven. And so he needs not try to lay that kind of base for it, but, as I say, Mr. Chairman, if Mr. Mazankowski will let Mr. McLeish say a few words on this subject, I would be glad to have Mr. McLeish speak on it.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the Minister has never been able to substantiate and prove that Canada's record of air safety in the world is number five either, and if so, I wish he would produce the documents.

**Mr. Lang:** I did not say number five.

**Mr. Mazankowski:** Your . . .

**The Chairman:** Order.

**Mr. Mazankowski:** One of your parliamentary secretaries speaking on your behalf in the House of Commons said that.

**The Chairman:** Order, please.

**Mr. Lang:** In the top five, I think he said.

**The Chairman:** Order, please. Let us have a little decorum.

Mr. McLeish has comments to make. Mr. McLeish.

**Mr. Mazankowski:** That has not been proven, either.

**Mr. W. M. McLeish (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport):** The question of this report of 1976 is in fact just a part of the entire process of examination of the air ground communica-

## [Traduction]

fallait se pencher sur le cas de ces aéroports; ce rapport a vu le jour parce qu'au sein du ministère, les responsables de la sécurité aérienne se sont préoccupés de divers problèmes, mais cela fait partie du processus normal; des procédures sont constamment établies et mises à l'épreuve. Ensuite, les rapports et les recommandations qui en découlent sont analysés, compte tenu de leurs répercussions sur l'ensemble du réseau. Toutefois, la meilleure chose est sans doute de demander à M. McLeish de ne pas en parler bien que c'est cela qui a tout déclenché, et de vous donner plutôt des précisions sur ce problème des aéroports contrôlés et non contrôlés ainsi que des rapports qui existent entre l'ATC et les services radio.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, si je vous pose la question c'est uniquement à cause de la lenteur avec laquelle on a établi cette procédure et mis en œuvre ces recommandations. On n'a pas suffisamment prêté attention à ce rapport; c'est la seule raison de mon intervention.

**M. Lang:** C'est absurde car l'espace aérien canadien présente toute la sécurité voulue surtout lorsqu'il s'agit des vols réguliers.

**M. Mazankowski:** Vous ne l'avez pas prouvé.

**M. Lang:** M. Mazankowski cherche perpétuellement à inquiéter les Canadiens alors que la sécurité en vol est excellente. Il trouvera des chiffres indiquant l'existence d'un certain nombre d'accidents mais son propos est démenti si l'on songe que les heures de vol se chiffrent par milliers. C'est donc inutile de sa part, mais je répète, monsieur le président, si M. Mazankowski le veut bien, je céderai bien volontiers la parole à M. McLeish pour qu'il vous dise quelques mots là-dessus.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, le Ministre n'a jamais réussi à démontrer, preuves à l'appui, que le Canada vient au cinquième rang dans le monde pour ce qui est de la sécurité aérienne et, s'il est si sûr de lui, qu'il produise les documents.

**M. Lang:** Je n'ai pas dit que le Canada venait au cinquième rang.

**M. Mazankowski:** Votre . . .

**Le président:** Silence.

**M. Mazankowski:** L'un de vos secrétaires parlementaires l'a dit à la Chambre des communes.

**Le président:** Silence, s'il vous plaît.

**M. Lang:** Il a dit, je crois, que nous étions dans les cinq premiers.

**Le président:** Silence, voyons. Un peu de tenue.

Mr. McLeish a des remarques. Monsieur McLeish.

**M. Mazankowski:** Cela n'a pas été prouvé non plus.

**M. W. M. McLeish (administrateur, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports):** Ce rapport de 1976 s'inscrit dans le processus normal d'examen, c'est-à-dire l'examen des communications au sol ainsi que les

## [Text]

tions process throughout the country. In that particular region, the specialists there identified a problem relating to air radio and controlled airports, airports where control towers exist. The regions took steps to resolve that problem at those specific airports in the course of the few months following the release of the report to headquarters. Headquarters in the meantime asked each of the other regions to examine the question to see if the problem existed there and we found that it was not a national problem, that it was specific to this region where there had been the introduction of PAL's into the communication process in the years immediately preceding the identification of the problem.

Now, this whole question of flight services function had been under extensive review starting about 1974 which resulted in the establishment of the concept of flight service stations, which was a new idea in Canada, something that had been adopted at an earlier date by the United States, and as our traffic intensity grew, it became evident that we needed a similar service which integrates all the various functions that provide flight following for aircraft into the hinterland part of the country which is off the normal east-west airways system. Now that program has been developing as a major program. It takes of the order of three years to establish the standards, the training requirements, and to set in motion the whole training process and to then certify the individuals that they are in fact capable of providing the service. That has been continuing and I am pleased to say that it has made enormous improvements across the country.

• 2035

The problems that have been linked between the 1976 report of the western region and the unfortunate accident at Cranbrook are as a matter of fact not identical. It is a different problem at Cranbrook, and I do not feel that I can speak to that until the accident report is released, which is expected very shortly. But the problem that was identified to the officials of the air administration shortly after the Cranbrook accident investigation got underway—we were notified of the early indications of evidence relating to the passing of the estimated time of arrival of the aircraft at Cranbrook—has been examined thoroughly in the context of our air navigation orders, of our flight information manual and other associated regulations and procedures, and we found that in fact there is not regulation that governs the interaction of air traffic services and air radio services for airports such as Cranbrook.

**Mr. Mazankowski:** Why not?

**Mr. McLeish:** There had never been a requirement to regulate such activities because it was always deemed to be one of the areas that is inherent in the basic training of a pilot.

**Mr. Mazankowski:** Is that not the thrust of this report?

**Mr. McLeish:** No, I do not believe it is the thrust of that report.

**Mr. Manzankowski:** It is one of the thrusts of the report, one of the major thrusts.

## [Translation]

communications aériennes, d'un bout à l'autre du pays. Dans la région dont il est question, des spécialistes ont détecté un problème lié aux communications par radio et aux aéroports contrôlés, c'est-à-dire aux aéroports où existent des tours de contrôle. Les autorités régionales ont pris des mesures pour résoudre le problème qui se posait dans ces aéroports, et ce au cours des quelques mois qui ont suivi la publication du rapport. Dans l'intervalle, l'administration centrale a demandé à tous les services régionaux de se pencher sur la question pour voir si le problème existait là aussi, mais nous avons constaté que c'était un problème non pas national mais propre à cette région où l'on avait introduit des PAL au cours des années qui avaient précédé immédiatement la détection du problème.

Les services en vol ont fait l'objet d'une étude approfondie qui a débuté en 1974 et qui s'est traduite par la création de centres spéciaux; c'était une innovation au Canada alors que l'idée avait été adoptée un peu plus tôt aux États-Unis; au fur et à mesure que la circulation aérienne s'est intensifiée il s'est avéré nécessaire d'avoir un service analogue intégrant les différents éléments qui permettent de suivre un avion survolant l'arrière-pays, à l'écart du réseau aérien normal qui s'étend entre l'est et l'ouest. Ce programme est devenu l'un des plus importants. Il faut environ trois ans pour assurer la formation, depuis l'établissement des exigences jusqu'au moment où l'on décerne les diplômes à ceux qui sont vraiment capables d'assurer ce service. Le processus continue et je suis bien aise de pouvoir annoncer qu'il a permis des améliorations énormes dans tout le pays.

Le lien qu'on a tenté d'établir entre les problèmes signalés dans le rapport de 1976 sur la région de l'ouest et le déplorable accident de Cranbrook n'existe en fait pas. Le problème est différent à Cranbrook et je ne crois pas pouvoir en discuter avant que le rapport de l'accident ne soit publié, ce qui sera très prochainement. Les responsables de l'administration de l'air nous ont prévenus peu après le début de l'enquête sur l'accident à Cranbrook, avoir trouvé des indices qui montraient que l'avion n'était pas arrivé à Cranbrook à l'heure prévue, le problème a donc été examiné à fond à la lumière de nos règlements sur la navigation aérienne, de manuel de renseignements de vol et d'autres règlements et procédures, et nous avons constaté qu'en fait, il n'existe aucun règlement qui régit l'interaction entre les services de trafic aérien et les services de radio à partir d'aéroports tels que Cranbrook.

**M. Mazankowski:** Pourquoi pas?

**M. McLeish:** Il n'a jamais été nécessaire de réglementer les activités, car il a toujours semblé qu'il s'agissait là d'un des domaines inhérents à la formation de base d'un pilote.

**M. Mazankowski:** N'est-ce pas là le fond du problème relevé dans le présent rapport?

**M. McLeish:** Non, je ne crois pas que ce soit ce que l'on trouve dans le rapport que vous avez.

**M. Mazankowski:** C'est là l'un des problèmes relevés dans le rapport, un des problèmes principaux.



[Texte]

**Mr. McLeish:** That report is speaking to a different set of circumstances. It is speaking to a set of circumstances where there were duplications of service and that duplication, as I indicated, in the months immediately following it, deemed corrected. But as far as the situation at Cranbrook is concerned, as I indicated, the accident report is due out shortly and I think all those who are interested will be able to see what the accident investigators have concluded with respect to that accident and we will find that it is of a different nature than what is in that report.

**Mr. Mazankowski:** Are you saying then that the matter of the communications interface and the inadequate communications facilities surrounding the incident at Cranbrook was not a contributing factor to the accident? Is that what you are saying, sir?

**Mr. Lang:** I think, Mr. Mazankowski, what Mr. McLeish said was that he did not think it proper for him to comment particularly on the Cranbrook...

**Mr. Mazankowski:** No, he said... no, no.

**Mr. Lang:** The point, Mr. Chairman, that Mr. McLeish made was that the circumstances dealt with in the report of 1976 had to do with the situation where there was a complication of several radio operations in one area, that that in no way was a part or existed in Cranbrook, and that indeed following the 1976 report the kind of situation which was cited there in terms of the interaction of several types of radio was in fact cleared up by procedures which were introduced, and the attempt to confuse these two issues when they are so separate is, I think, unfortunate.

**Mr. Mazankowski:** Well, I just read out one of the problems that was identified by the committee and it simply cited the relationship and the interface between air radio operators and air traffic control. So this report clearly did identify that.

Could I ask, Mr. Chairman, one last question?

**The Chairman:** One last question, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** The December 21 *The Calgary Herald* said this with regard to a comment surrounding the Cranbrook crash:

The official crash report by the Ministry of Transport accident investigators cites several instances of weak regulations, primarily in regard to poor communications, that contributed to the crash...

Are you saying now, sir, that that is not a correct statement, that that is mere speculation? Or might that be a statement of fact?

**Mr. Lang:** I do not think, Mr. Mazankowski, there is a point in trying to pursue, particularly a press statement, about something that was said about the accident when we soon will have the report of the accident committee itself.

**Mr. Mazankowski:** When will we have the accident report? When will it be tabled?

**Mr. McLeish:** The report is in translation now and, as soon as the translation is completed, the report will be...

[Traduction]

**M. McLeish:** Il est question dans ce rapport de circonstances tout à fait différentes. Il est question d'un conflit de services qui comme je l'ai déjà indiqué a été aplani au cours des mois qui ont suivi immédiatement la publication du rapport. Pour ce qui est de la situation à Cranbrook, je l'ai déjà dit, le rapport de l'accident sera publié très prochainement et je crois que tous les intéressés pourront voir quelles sont les conclusions des enquêteurs quant aux causes de l'accident; nous constaterons qu'elles sont très différentes de ce qui se trouve dans le présent rapport.

**M. Mazankowski:** Prétendez-vous alors que le manque de communication et les installations défectueuses de communication qui existent à Cranbrook n'ont pas contribué à l'accident? Est-ce bien ce que vous dites, monsieur?

**M. Lang:** Je crois, monsieur Mazankowski, que M. McLeish a dit qu'il ne croyait pas approprié de faire des remarques sur Cranbrook...

**M. Mazankowski:** Non, il a déclaré... non, non.

**M. Lang:** Monsieur le président, M. McLeish a fait valoir que les circonstances dont il est question dans le rapport de 1976 avaient trait à plusieurs installations-radio dans une région, ce qui n'est pas du tout le cas à Cranbrook, à vrai dire, à la suite du rapport de 1976, le genre de situation relevée dans le rapport, à savoir l'interaction de plusieurs types de radio, n'existe plus grâce aux procédures que nous avons instaurées; j'estime déplorable toute tentative de confondre ces deux questions alors qu'elles sont distinctes.

**M. Mazankowski:** Je n'ai fait que vous lire un des problèmes relevés par le Comité qui mentionnait bien la relation et l'interaction entre les opérateurs de radio et les contrôleurs aériens. Le rapport en question relevait clairement ce facteur.

Puis-je poser une dernière question monsieur le président?

**Le président:** Une dernière question, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Le 31 décembre, le *Calgary Herald* publiait ce qui suit au sujet des circonstances de l'accident à Cranbrook:

Le rapport officiel sur l'accident rédigé par les enquêteurs du ministère des Transports mentionne plusieurs exemples de mauvaise réglementation, surtout au niveau des communications qui auraient contribué à l'accident...

Prétendez-vous maintenant, monsieur, que ce n'est pas exact, que ce n'est que de la spéculation? Ne serait-ce pas plutôt l'énoncé des faits?

**M. Lang:** Je ne crois pas, monsieur Mazankowski, qu'il vaille la peine de tenter d'expliquer surtout dans le cas d'un article de journal quelque chose qui a été dit au sujet d'un accident alors que nous aurons bientôt le rapport du comité chargé d'étudier l'accident.

**M. Mazankowski:** Quand aurons-nous le rapport de l'accident? Quand sera-t-il déposé?

**M. McLeish:** Le rapport est en traduction actuellement et aussitôt que celle-ci sera terminée, le rapport sera...

[Text]

• 2040

**Mr. Mazankowski:** That does not answer my question: when will it be tabled?

**Mr. McLeish:** We expect that to be within the next two or three weeks.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. McRae.

**Mr. McRae:** Thank you, Mr. Chairman. We have had some unfortunate circumstances surrounding expropriation of railroad land in our area, in that, the present act allows the railways to be pretty heavyhanded in the way that it approaches this problem. I would just like to bring this point out to the Minister where people are told that this land was expropriated last week—this kind of thing—no notice, no advertising, and so on.

I wonder in this connection if the Minister would look, if he has not already looked, at a Senate bill which Senator Olson has sponsored or been involved in, dealing with expropriation of land associated with pipelines and this kind of thing. It seems to me that this is an example, I think, of the kind of approach that perhaps we should be taking in this respect and also perhaps in respect to airport lands and other areas. I am not concerned about airport lands. I am concerned about the pretty outdated methods by which land is expropriated by the railways when they require it. Eventually things tend to work themselves out but, in general, the approach is pretty much something that one might have expected in the nineteenth century.

I just do not want to make this a big issue, but I would like it if at some particular point the Minister would have a good look at this.

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, I think that is an important observation. I do not treat the subject as a simple one. What I do know from my participation in the Justice portfolio earlier, the whole question of bringing together our approach to expropriation was considered an important matter and some work has been going on in that regard.

As you know, Mr. McRae, Mr. Chairman, we did develop a new Expropriation Act for the government of Canada in its own direct expropriations which tried to take into account modern concerns of the protection property and due process. We knew that there were some older statutes which simply did not incorporate those and the question clearly is whether we can or cannot extend the same kinds of protection in those areas.

So I consider it an area of unfinished business, in a sense, to examine that issue and to determine how far the Expropriation Act proper can be extended, by way of analogy, in the right circumstances to other statutes where expropriations are possible.

**Mr. McRae:** You will be looking at this Senate bill too, I take it.

Now, to go to a more specific area, we have had, as I understand it, about \$4.5 million of work done on the Thunder Bay harbour, the problem of course being that we have to . . .

[Translation]

**M. Mazankowski:** Vous ne répondez pas à ma question: quand le rapport sera-t-il déposé?

**M. McLeish:** D'ici deux ou trois semaines.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur McRae.

**M. McRae:** Merci, monsieur le président. Nous avons été témoins de quelques cas regrettables d'expropriation de terrains par les sociétés de chemins de fer dans notre région, parce que la loi actuelle permet aux sociétés de chemins de fer d'y aller sans vergogne. Je tiens à signaler au ministre que l'on prévient les propriétaires que leur terrain a été exproprié la semaine précédente—donc une semaine après—sans préavis, sans publicité, etc.

Je me demande si à ce sujet, le ministre ne pourrait pas, s'il ne l'a déjà fait, étudier le projet de loi parrainé par le sénateur Olson au Sénat qui porte sur l'expropriation de terrains pour les pipe-lines et ainsi de suite. Il me semble que ce projet de loi constitue un exemple du genre d'approche que nous devrions peut-être adopter dans ce cas-ci et dans le cas des aéroports et d'autres installations. Je ne m'intéresse pas aux terrains des aéroports. Je m'intéresse aux méthodes plutôt désuètes qu'utilisent les sociétés de chemins de fer pour exproprier du terrain lorsqu'elles en ont besoin. Les choses finissent par s'arranger en général, mais l'approche adoptée est assez semblable à ce que l'on aurait pu s'attendre de trouver au XIX<sup>e</sup> siècle.

Je ne veux pas trop mettre l'accent sur cette question, mais j'aimerais bien qu'à un moment ou à un autre, le ministre examine la question à fond.

**M. Lang:** Monsieur le président, c'est un point important. Ce n'est pas un sujet que je traite à la légère. Je sais parce que je me suis occupé du portefeuille de la Justice, que toute la question de concerter notre approche à l'exportation est jugée importante et qu'on a déjà effectué des recherches à ce sujet.

Vous savez bien, monsieur McRae, monsieur le président, que nous avons élaboré une nouvelle loi sur l'expropriation relativement aux expropriations directes du gouvernement du Canada, dans laquelle nous avons tenté de tenir compte des préoccupations modernes que sont la protection du droit de propriété et le recours en justice. Nous savions que certaines anciennes lois ne tenaient pas du tout compte de ces principes, et il reste à savoir si nous pouvons ou non inclure le même genre de protection dans ces autres lois.

En un certain sens, j'estime qu'il reste beaucoup de travail à faire dans ce domaine, car il faut étudier la question et voir si le champ d'application de la Loi sur l'expropriation ne peut être étendue pour inclure, dans les circonstances qui s'y prêtent, les autres lois sur l'expropriation.

**M. McRae:** Pourriez-vous également jeter un coup d'œil sur le projet de loi du Sénat.

Maintenant, pour passer à un domaine plus précis, il y a eu, si je comprends bien, des travaux de 4.5 millions de dollars au port de Thunder Bay où, bien sûr, le problème c'est que nous



[Texte]

the problem has to do with dredging but the dredge has to be landed because of the mercury contamination. I understand the building of the walls and so on for the closing in of the area so that the dredge can be landed will be completed this year. Has anyone given any information on the progress of that—where we stand?

**Mr. Lang:** I am not sure how far we are. Mr. Sinclair, are you able to give us an indication . . .

**The Chairman:** Mr. Sinclair, will you approach the table, please.

**Mr. G. M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport):** Mr. Chairman, in conjunction with the Department of Public Works, the Port of Thunder Bay and the Department of the Environment, we are at present finalizing the arrangements for the disposal of that dredge-spoil and I anticipate that the work on that project should be well under way this year.

**Mr. McRae:** So we are into the dredging phase now, starting this year? That is all I wanted to get into on that.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Sinclair. Mr. McRae.

**Mr. McRae:** Now, Mr. Minister, there has been some suggestion locally in Thunder Bay that in your meeting dealing with grain movement there was some criticism of Thunder Bay harbour and so on. Were you aware of any criticism at the particular time? I cannot trace it; I cannot find out where this criticism came from; it is a very nebulous type of thing. It was my feeling that once this dredging is done the harbour through which moves two thirds of the grain that we export or that we move, is in pretty good shape. Was there any criticism, that you know, of the harbour? I am not talking about the railways. I am talking about the harbour itself.

• 2045

**Mr. Lang:** No, there certainly was not. I think your last comment about not talking about the railways is germane because there was one aspect or problem during the course of this past year where, although enough railway cars were being directed to Vancouver, we found that the supply to Thunder Bay was in fact not adequate to the volume we wanted to move. You may indeed recall that this was why we were in that strange position at the time of the strike on the Great Lakes; that the first four days of the strike would really not cost us any movement of grain because we needed all we could get into Thunder Bay to meet what we were able to put out of it and into ships for storage during the last part of the season and as we ran the grain right down to very low volumes late in the season that very definitely proved to be the case.

The only comment that, I think, caused some concern in relation to Thunder Bay was the fact that we were spending so much time emphasizing the volume of grain we were going to put out of the West Coast and the building at Prince Rupert, that it was bound to leave some uneasy feeling in the Thunder Bay area that we were going to drag that grain away from

[Traduction]

avons dû . . . il faut draguer, mais auparavant, il faut installer la drague sur la terre ferme, à cause de l'hydrargyrisme. Je me suis laissé dire que la construction des murs qui entoureront le terrain où l'on veut installer la drague, sera terminée cette année. A-t-on des renseignements sur la marche des travaux?

**M. Lang:** Je ne sais exactement où nous en sommes. Monsieur Sinclair, pourriez-vous nous donner une idée . . .

**Le président:** Monsieur Sinclair, veuillez vous approcher de la table, s'il vous plaît.

**M. G. M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports):** Monsieur le président, de concert avec le ministère des Travaux publics, les autorités du port de Thunder Bay et le ministère de l'environnement, nous mettons actuellement la dernière main aux arrangements pour débarrasser les déchets du dragage et je m'attends à ce que les travaux aillent bon train cette année.

**M. McRae:** Nous en sommes donc au dragage qui commencerait cette année? C'est tout ce que je voulais savoir à ce sujet.

**Le président:** Merci, monsieur Sinclair. Monsieur McRae.

**M. McRae:** Monsieur le ministre, on entend dire à Thunder Bay que lors de la conférence sur le transport des grains, on a entendu des critiques sur les installations du port de Thunder Bay, etc. Avez-vous eu connaissance de la moindre critique à l'époque? Je n'arrive pas à la retracer; je n'arrive pas à trouver qui aurait formulé des critiques; c'est plutôt nébuleux. J'avais l'impression qu'une fois le dragage effectué, le port par lequel nous acheminons les deux tiers des grains exportés seraient en très bon état. Y a-t-il eu des critiques du port, à votre connaissance? Je ne parle pas des chemins de fer. Je parle du port même.

**M. Lang:** Non, absolument pas. Ce que vous avez dit en dernier, que vous ne parliez pas des chemins de fer, c'est très important car l'un des aspects du problème au cours de l'année dernière a été que nous avions suffisamment de wagons à Vancouver, mais nous avons constaté qu'il n'y en avait pas assez pour Thunder Bay, compte tenu de la quantité de grains à déplacer. Vous vous rappellerez peut-être que c'est la raison pour laquelle nous nous sommes retrouvés dans une position assez délicate au moment de la grève sur les Grands Lacs; en effet, les quatre premiers jours de la grève n'ont pas du tout nui au transport des céréales, car il nous fallait envoyer tout ce que nous pouvions à Thunder Bay pour remplir les navires pour l'exportation et pour l'entreposage des grains pendant la dernière partie de la saison; à l'épuisement des stocks, à l'arrière-saison, c'est justement ce qui est arrivé.

La seule remarque qui ait pu, je crois, provoquer de l'inquiétude à Thunder Bay est le fait que nous ayons consacré beaucoup de temps à signaler la quantité de grain que nous allions expédier à partir de la côte Ouest, et la construction prévue à Prince Rupert, ce qui n'a pu que donner l'impression à Thunder Bay que nous allions restreindre la part de Thunder

[Text]

Thunder Bay. I would just like to emphasize that this is not so at all. It is expected that the West Coast will handle an increasing share of the grain exports and movement out of Canada. But the total is expected to grow at a significant rate, so significant that, although Thunder Bay's share will go down by virtue of a very rapid increase out of the West Coast, the actual total number of bushels going through Thunder Bay is expected to continue to increase.

**Mr. McRae:** One of the things that has worried me, and I have had many discussions locally about that and some discussions in the Prairie provinces, is our relationship to the West; that is, in a sort of political way and the way people view Thunder Bay. I think there may be a tendency to view Thunder Bay as a sort of Ontario city, Ontario port. Without the new harbours act and so on in play, and perhaps it will not be in play for some time, I wonder whether it would be advisable, if our Harbour Commission were extended or if an advisory group were set up, to include a representative from each of the Prairie provinces so that the Prairies provinces themselves would feel that they are part of this whole system, rather than feeling that this is not their harbour, that, for instance, Churchill is, and there is a lot of discussion about Churchill and perhaps Vancouver and Prince Rupert. Do you feel there is a need, or that there will be some support for the idea of giving the western provinces a little bit more input into the operation, not so much the day-to-day operations but the general goals of the harbour and so on?

**Mr. Lang:** I think that has a lot of merit. We certainly pursued that idea in the case of Churchill, for instance, where we do not just take people in the area immediately of the port and include them in its operation; we go farther afield because of its importance to the whole prairie grain shipping area and other prairie purposes. So I think you probably are making a very valuable suggestion that ought to be pursued in connection with Thunder Bay too. Certainly anyone from the Prairies participating in any way, advisory, or directly in the commission with Thunder Bay would have the same interests as the people directly in Thunder Bay to make the port as effective as possible and capable of serving that whole hinterland which includes the Prairies.

**Mr. McRae:** In many ways I feel it is not so much that the thing is not functioning so well, but the fact that people do not feel it is their's; that feeling that you have part of the action, I think, would help.

**Mr. Lang:** I agree.

**Mr. McRae:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McRae.

Mr. Masniuk.

• 2050

**Mr. Masniuk:** Thank you, Mr. Chairman.

Through you to the Minister, I am very interested, Mr. Minister, in this off-track loading concept that the Hall Commission had recommended about three years ago, and the PRAC Report also stated that they were in favour of the off-track loading concept in the elevators at Broad Valley and

[Translation]

Bay. Je tiens à souligner que ce n'est pas du tout le cas. Il est prévu qu'on expédiera à partir de la côte Ouest une plus grande partie des grains exportés. Mais comme on prévoit en expédier beaucoup plus, tellement plus en fait, que bien que la part de Thunder Bay diminue à cause de l'augmentation rapide de la part de la côte Ouest, le nombre total réel de boisseaux expédiés à partir de Thunder Bay continuera, selon les prévisions, à augmenter.

**M. McRae:** L'une des choses qui m'inquiètent, et dont j'ai beaucoup discuté à l'échelle locale et parfois dans les Prairies, c'est nos relations avec l'ouest du pays, notre relation politique et la façon dont on perçoit Thunder Bay. Il y a peut-être tendance à voir Thunder Bay comme une ville de l'Ontario, un port de l'Ontario. Sans la nouvelle loi sur les ports qui ne sera sans doute pas en vigueur avant quelque temps, je me demande s'il ne serait pas à conseiller de prolonger l'existence de la Commission des ports ou encore de constituer un groupe consultatif qui comprendrait des représentants de chacune des provinces de l'Ouest de façon à ce que les habitants de l'Ouest croient faire partie du processus au lieu d'avoir l'impression que ce n'est pas leur port, que par exemple Churchill l'est, et on parle beaucoup de Churchill et même de Vancouver et Prince Rupert. Croyez-vous que ce besoin existe ou que l'on puisse trouver un appui à l'idée de donner l'occasion aux provinces de l'Ouest de participer dans une plus grande mesure aux opérations, pas tellement au fonctionnement général, mais aux objectifs généraux du port?

**M. Lang:** Je crois que cette idée a beaucoup de mérite. C'est certainement l'idée que nous avons adoptée dans le cas de Churchill alors que nous ne prenons pas simplement des habitants de la région pour l'administration du port, nous allons plus loin vu l'importance de l'expédition des grains des Prairies et des autres intérêts des Prairies. J'estime donc que votre proposition est très valable, il faudrait faire la même chose dans le cas de Thunder Bay aussi. Il est certain que tout représentant des Prairies, que ce soit à titre consultatif ou comme administrateur de la Commission à Thunder Bay aurait les mêmes intérêts que les habitants de Thunder Bay, à savoir rendre le port aussi efficace que possible et en mesure de desservir toute la région y compris les Prairies.

**M. McRae:** En fait, ce n'est pas que les choses ne fonctionnent pas bien, c'est plutôt que les gens ont l'impression que ce n'est pas à eux; cela aiderait si les gens avaient l'impression d'être au courant de ce qui se passe.

**M. Lang:** Je suis d'accord.

**M. McRae:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur McRae.

Monsieur Masniuk.

**M. Masniuk:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je m'intéresse beaucoup à l'idée des élévateurs hors-rail que la Commission Hall avait recommandée il y a trois ans et le Comité d'action des chemins de fer des Prairies s'était également prononcé en faveur de l'application de cette idée dans les silos de Broad Valley et de Fisher



**[Texte]**

Fisher Branch. Now, three weeks ago, Mr. Minister, I asked you a question in the House and you said at that time that within three weeks the CTC would make a ruling whether the track in itself would remain or whether the track would be built across from Broad Valley to the CPR track at Arborg, or would they subsidize the farmers to crop the grain to Arborg? We have not heard anything since. Farmers are rather desperate up in the northern part of the Interlake and the Fisher Branch and Hodgson and the Broad Valley area, Mr. Minister, that we have not had a train there since November. I do not know if that is due to lack of cars or if they have not the grain that is required presently to move. The employees are also asking me if the track is going to go because they have a chance now if the government would come out and state that, look, we are going to abandon this track which I understand is supposed to go in 1980 but that is not definite. They could bid out to more prominent positions. And I would like to know, Mr. Minister, what is the present status of the Inwood subdivision?

**Mr. Lang:** Obviously, the track is still there and no doubt the operational is subject to a variety of things, including weather conditions. I suspect the absence of trains altogether would indicate weather rather than lack of the appropriate kind of grain. Many a line like that which needs significant rebuilding if it is going to be retained is incapable of handling proper snowplough equipment even to clear them and therefore we get snow line conditions where no trains are offered during the winter time. But that should not be confused with the main issue of whether or not the service to Fisher Branch is maintained, whether Fisher Branch is maintained as an off-line elevator or whether some other solution is found for the handling of grain in that area.

We have not yet come to the preliminary decision as to whether or not we will focus on off-line elevators as a significant, helpful concept. Generally speaking, the studies done on the issue have, since the Hall Report, found that it is a more costly solution to some of the alternatives, certainly in actual costs of elevation and handling. What we have to weigh, obviously, is whether the convenience to the producer in having an off-line elevator is sufficiently great to overcome those economic disadvantages of that operation.

**Mr. Masniuk:** Mr. Chairman, I totally reject what the Minister just said about weather conditions because I just happened to spend 28 years on that particular branch line and this is one of the first winters that we have never had a storm where anything is plugged. The trains can go over it. The snowploughs could go over it. Whether there are no boxcars available or whether the CNR in their wisdom just do not want to send a train up there because I think they are waiting for the government to come out and say, we are going to subsidize the farmer at 20 cents a bushel or whatever it is going to be—but I want to ask the Minister, regardless, do you believe in the off-track loading concept?

**Mr. Lang:** Well, first of all, let me say that I was just conjecturing in response to the member, Mr. Chairman, because having not given me notice of a question about a particular line, I am not aware of the answers to either

**[Traduction]**

Branch. Il y a trois semaines, monsieur le ministre, je vous ai posé une question à la Chambre à ce sujet et vous avez dit que la Commission canadienne des transports prendrait une décision d'ici trois semaines quant à savoir s'il faudrait conserver la ligne ou s'il fallait construire un raccordement de Broad Valley à la ligne actuelle du CP ou bien subventionner les agriculteurs pour amener le grain jusqu'à Arborg? Nous n'avons pas eu de nouvelles depuis. Les agriculteurs du nord de la région d'Interlake, de Fisher Branch et d'Hodgson ainsi que de Broad Valley sont assez désespérés, parce qu'il n'y a pas eu de train dans cette région depuis le mois de novembre. J'ignore si cela est dû au manque de wagons ou de grain. Les employés me demandent également si cette ligne entrera en service car si le gouvernement disait qu'il était prêt à abandonner cette ligne qui doit entrer en service, je crois, en 1980, ils essaieraient d'obtenir des postes plus intéressants. Je voudrais bien savoir, monsieur le ministre, où en est cette question de la subdivision d'Inwood.

**M. Lang:** Pour le moment, la ligne est toujours là et il ne fait pas de doute que son exploitation dépend de beaucoup de choses, notamment des conditions météorologiques. S'il n'y a pas de train, c'est sans doute parce qu'il y a du mauvais temps et non parce qu'il n'y a pas de grain. Les lignes qui ont besoin d'être reconstruites en grande partie, comme celle-là, ne peuvent souvent pas porter la locomotive chasse-neige et il arrive parfois pendant l'hiver qu'en raison de l'enneigement des rails, les trains ne puissent pas circuler. Mais cela n'a rien à voir avec la question du maintien du service de Fisher Branch, des élévateurs et silos hors-rail ou du choix d'une autre solution pour la manutention du grain dans cette région.

Nous n'avons pas encore décidé si nous retiendrons les silos à élévateurs hors-rail comme une possibilité utile ou intéressante. En général, les études faites sur cette question depuis le rapport Hall ont permis de constater que cette solution était plus coûteuse que les autres, en ce qui concerne le chargement des silos et la manutention. Nous devons juger si les avantages offerts aux producteurs par un silo hors-rail compensent les désavantages économiques de pareille exploitation.

**M. Masniuk:** Monsieur le président, je rejette carrément les arguments du ministre au sujet des conditions atmosphériques car je viens de passer 28 jours dans cette région et c'est l'un des premiers hivers où nous n'avons pas connu de blizzards qui immobilisent les transports. Les trains peuvent circuler, les chasse-neige aussi. J'ignore si on manque de wagons ou si le CN, dans sa sagesse, a décidé qu'il ne voulait pas envoyer de trains dans cette région parce qu'il attend que le gouvernement annonce qu'il va subventionner les agriculteurs en leur offrant 20c. le boisseau, mais je voudrais que le ministre me dise s'il est en faveur du concept du silo à élévateur hors-rail?

**M. Lang:** Tout d'abord, je dois dire que je faisais seulement des conjectures en répondant au député, monsieur le président, car puisqu'il ne m'a pas donné avis de sa question, j'ignore si le problème provient du manque de grain ou de train. Je peux

*[Text]*

whether there is not the right grain or whether there was a train problem. I can check both of those things and come back with an answer. So often I find that a member thinks there are no snowplough problems and in fact there are lots of them somewhere between destination and Fisher Branch. I will check into that.

• 2055

My view of off-line elevator I have just stated in summarizing the studies that have taken place since the Hall Commission; I recognize that there are extra costs and what has to be weighed—and it is a fine and final weighing—is whether or not the economic advantage of direct haul, for instance, a longer distance, and that is usually the cheaper way by avoiding another elevation, is sufficiently great to offset the other disadvantages of not having an elevator nearby, which includes some of the services that go with that, such as moisture testing and the like which many farmers in the area are apt to appreciate.

I do not think you can answer that kind of question in a blanket way; you have to answer it point by point. I am not answering it now in connection with Fisher Branch because that is the very decision that we have to take soon.

**Mr. Masniuk:** Mr. Chairman, the thing I want to impress upon the Minister is the fact that it puts the farmers in that district in a very, very awkward position because every elevator is plugged completely. Some of the farmers are in the process of buying trucks and they do not know if they should buy a five-ton or a ten-ton or a tandem truck because they do not know what the government is proposing.

**Mr. Lang:** Well, I am glad that . . .

**Mr. Masniuk:** There had been talk about the government putting on their own trucks or the elevator companies putting on their own trucks. After all, it has been two years now in study; surely by now the government should come out and make some kind of statement to tell the farmers out there because, with all due respect, Mr. Chairman, to the Minister, they are going to haul as far as 60 to 70 miles.

I do not think there are many places in Canada where they have to haul that far because they are fortunate that they have an east-west line and they are not that far away from a main line, whether it is CPR or CNR. But in that interlake area, because it goes north, there is no other main line and they have to go to another branch line, which in this case would be the CPR. They do not know what to do. They have to make a move and make a move soon. Either the government has got to say to them or tell the pool elevator in this case, because they are the only elevators we have there at Fisher Branch and at Broad Valley, that you put the trucks on or that we will put the trucks on or we will pay the farmer so much per bushel if you will haul it on an experimental basis, which the Hall Commission had recommended and also the PRAC had recommended. At least let the farmer know what he should do.

*[Translation]*

vérifier et lui répondre plus tard. Souvent on ignore que les chasse-neige sont bloqués quelque part entre Fisher Branch et leur destination. Je vais vérifier.

Je viens de dire ce que je pense des élévateurs hors-rail en parlant des études qui ont été faites depuis la Commission Hall. Je reconnais qu'ils entraînent des coûts supplémentaires et il faut mesurer, avant de prendre une décision finale, si les avantages économiques du transport en ligne directe sur une plus longue distance, qui représente en général la solution la plus économique car on évite un autre chargement des silos, compensent les désavantages qu'entraîne l'absence d'élévateurs, notamment l'absence de certains des services qui l'accompagnent, comme les tests d'humidité et autres auxquels de nombreux agriculteurs tiennent beaucoup.

On ne peut pas répondre à cette question de façon générale, il faut y répondre en détail. Je ne peux vous donner une réponse maintenant en ce qui concerne Fisher Branch parce que nous devons prendre une décision bientôt.

**M. Masniuk:** Monsieur le président, ce que je veux faire comprendre au ministre, c'est que cela met les agriculteurs de cette région dans une situation très difficile, car tous les silos sont déjà pleins à bords. Certains agriculteurs achètent des camions et ne savent pas s'ils devraient acheter des camions de 5 ou de 10 tonnes ou des camions à tandem, parce qu'ils ne savent pas ce que le gouvernement va décider.

**M. Lang:** Eh bien, je suis bien content que . . .

**M. Masniuk:** On a dit que le gouvernement ou les compagnies de silos fourniraient peut-être leurs propres camions. Après tout, cette question est à l'étude depuis deux ans et le gouvernement ne devrait pas manquer de dire aux agriculteurs ce qu'il va faire car, pour la gouverne du ministre, monsieur le président, il s'agit d'une distance de 60 à 70 milles.

Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup d'endroits au Canada où il faut transporter le grain sur une distance aussi longue, car les autres régions ont la bonne fortune de ne pas être trop loin de la ligne est-ouest principale, qu'il s'agisse de celle du CP ou du CN. Mais dans la région située entre les lacs, étant donné que c'est dans la direction nord, il n'y a pas d'autres lignes principales et il faut se raccorder à un embranchement, en occurrence celui du CP. Les agriculteurs ne savent pas quoi faire. Il faut qu'ils se décident bientôt. Le gouvernement doit leur dire ou bien à ceux qui exploitent les silos collectifs, car ce sont les seuls silos à élévateurs que nous avons à Fisher Branch et à Broad Valley, qu'il fournira les camions ou qu'il payera aux agriculteurs un certain montant par boisseau s'ils veulent bien transporter le grain à titre d'essai, ce que la Commission Hall et le comité d'action des chemins de fer des Prairies avaient recommandé. Dites au moins aux agriculteurs ce qu'ils doivent faire.



## [Texte]

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, I certainly appreciate what I see as the support of Mr. Masniuk for the idea of resolving these issues. That was why we set up the Prairie Rail Action Committee rather than leaving the issues hanging unresolved for up to a dozen years, which the Hall Commission would have had us do. Certainly the elevator companies and many farmers who know that they have to make plans with more certainty than that and wanted us to go ahead with the resolution of these issues.

So we did set up PRAC and asked it to look at this off-branch elevator concept. We now have its report but of course that has only been available to us effectively and publicly for a month and a half or so now and I can just say to Mr. Masniuk, Mr. Chairman, that it certainly is our intention to resolve these issues. I hope that by the time another 8, 10, 12 months have gone by we have resolved all these issues on this line and every other line still left in doubt across the Prairie region. It is pretty important to know that while you are worrying about one line where there is uncertainty or one elevator where there is uncertainty, certainty has now been brought to 80 per cent of all the rail lines in the Prairie region and to that extent we resolved an awful lot of issues in the last few years.

**Mr. Masniuk:** I appreciate that, Mr. Chairman; I appreciate that from the Minister. But the fact is that both recommendations stated that this was a unique experiment. Why not go ahead with the experiment? Personally, I do not think it is going to work. It is too far. We have not got the roads. They are back roads; they are gravel roads. In that report it stated that the government would have to spend, I just forget the actual figure now, but it was  $x$  number of millions of dollars to upgrade the roads to handle this. But at least they should let these farmers know now, because they are really in trouble up there, Mr. Chairman and Mr. Minister. They are really in trouble. First of all, they have no trains. Secondly, they do not now. A lot of them are ready to buy—they have to replace their trucks, whether they haul it to Fisher Branch and there is a government or an elevator truck from there to take it on to a CPR branch line—but they are sitting there; the government is not making any movement whatsoever; and they do not know what to do. How soon can we expect some kind of a directive to those people up there?

• 2100

**Mr. Lang:** Well, as soon as we can make the right decision. Since there are some complexities—and you have outlined one of the possible solutions recommended by a couple of groups, including the Hall Commission, and you say you do not think it will work—perhaps you can understand that we want to take a little time to be sure that when we come down with a decision it is the one you will applaud as being right.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Masniuk.

Monsieur Roy.

**M. Roy:** Merci monsieur le président. En parcourant la série de questions, on voit à quel point le ministre des Transports peut être un homme universel, pour ne pas dire une encyclopé-

## [Traduction]

**M. Lang:** Monsieur le président, je suis bien aise de voir que M. Masniuk veut résoudre ce problème. C'est pour cela que nous avons créé le Comité d'action des chemins de fer des Prairies plutôt que de laisser la question en suspens pendant encore une dizaine d'années, ce que la Commission Hall nous proposait. Les compagnies qui exploitent les silos à élévateurs et les agriculteurs savent qu'ils doivent savoir en toute certitude pour planifier leurs affaires et ils nous ont demandé de trouver une solution.

Nous avons donc créé le Comité d'action des chemins de fer des Prairies et nous lui avons demandé d'examiner le concept des silos à élévateurs hors-rail. Nous avons eu son rapport, mais seulement depuis un mois et demi environ et tout ce que je peux dire à M. Masniuk, monsieur le président, c'est que nous avons la ferme intention de résoudre ce problème. J'espère que d'ici 8 mois ou 1 an nous aurons résolu les problèmes de cette ligne et de toutes les autres lignes dont le sort n'est pas réglé dans la région des Prairies. Il faut se rappeler, même si on s'inquiète du sort d'une ligne ou d'un silo, que celui de 80 p. 100 de toutes les lignes de chemin de fer des Prairies est maintenant résolu et que nous avons assez bien travaillé depuis quelques années.

**M. Masniuk:** Je sais cela, monsieur le président, et j'en félicite le ministre. Mais il reste que les deux rapports considèrent cette expérience comme unique. Pourquoi ne pas la poursuivre? A mon avis, cela ne fonctionnera pas. La région est trop éloignée, il n'y a pas de routes, seulement des routes secondaires, de gravier. Le rapport disait que le gouvernement devrait dépenser, je ne me souviens plus du chiffre précis, mais c'était des millions de dollars, pour améliorer les routes s'il voulait appliquer ce principe. Mais il faudrait au moins les tenir au courant, ces cultivateurs, car ils ont bien des difficultés, monsieur le président et monsieur le ministre, beaucoup de difficultés. D'abord, ils n'ont pas de wagons. Deuxièmement, ils ne savent pas ce qui se passe. Beaucoup d'entre eux seraient prêts à acheter; mais, que ce soit un camion du gouvernement ou un camion du propriétaire du silo qui transporte le produit de l'embranchement Fisher jusqu'à l'embranchement du CP, ils doivent toujours remplacer leurs camions. De toute façon, ils attendent; le gouvernement ne bouge pas et ils ne savent pas quoi faire. Quand le ministère va-t-il régler ce problème?

**M. Lang:** Dès que nous serons en mesure de nous prononcer. Étant donné qu'il s'agit d'une situation complexe et que vous ne semblez pas croire à l'efficacité des solutions proposées par divers groupes, y compris la Commission Hall, vous devez comprendre notre désir de prendre le temps qu'il faut pour trouver une solution satisfaisante.

**Le président:** Merci, monsieur Masniuk.

Mr. Roy.

**Mr. Roy:** Thank you, Mr. Chairman. In looking over his answers to the questions, we see how versatile the Minister of Transport can be; you might even say that he has an ency-

## [Text]

die, eu égard aux responsabilités inhérentes à l'administration des transports par air, par eau et sur terre.

Monsieur le président, je pense que lors de l'étude du Budget des dépenses du ministère des Transports, si nous n'abordons pas le sujet de l'aéroport de Mirabel, nous manquons quelque peu à nos responsabilités et en ce sens, je me fais l'interprète des députés de la région de Montréal concernant cet aéroport.

L'annonce de la construction d'un tel aéroport, il y a déjà quelques années, monsieur le ministre, a sûrement fait des heureux, des inquiets et des mécontents, mais pour ma part, je me suis classé dans la catégorie des gens heureux. Je parle au nom de la population lavalloise, qui a bénéficié à la suite du choix de l'emplacement de cet aéroport, d'une infrastructure considérable pour la ville de Laval. Ceci a entraîné des répercussions économiques que nous apprécions grandement.

Mais de plus en plus, il nous semble que la catégorie des heureux vienne se classer dans celle des inquiets concernant l'exploitation de l'aéroport international de Mirabel. Il me semble, et j'en suis encore convaincu, qu'aucun aéroport au monde n'a été l'objet d'une meilleure planification, en ce qui concerne l'exploitation d'un aéroport international pour des années de l'ère aéronautique. Dans le domaine socio-économique, de l'environnement et de la construction dans tout le secteur de Mirabel, je suis encore convaincu que cet investissement et cette exploitation de l'aéroport, selon les prévisions, sont de fantastique quelque chose et j'en suis des plus orgueilleux et des plus fiers.

Mais lorsque je me joins à la catégorie des inquiets, il me semble que nous faisons preuve d'un manque de dynamisme ou d'enthousiasme pour assurer à cet aéroport international un deuxième souffle quant aux objectifs qu'on avait envisagés à l'époque. Il me semble qu'il demeure et qu'il est encore isolé et que les facilités de transport entre l'aéroport et Montréal sont inadéquates.

Monsieur le ministre, le 10 avril dernier, vous avez rencontré le ministre des Transports du Québec, Mr. Lucien Lessard. Selon les journaux on a dit à ce moment-là, qu'un protocole d'entente avait été signé lors de la rencontre du 10 avril concernant le transfert possible des bases de Dorval à Mirabel, le tout échelonné sur une période de 5 ans, que nous avions un programme de promotion à l'étranger de l'aéroport de Mirabel; en contre-partie le Québec s'engageait à achever la construction de l'autoroute 13 vers Mirabel et participait à la réalisation du réseau express métropolitain, quitte à discuter par la suite des répartitions des coûts, selon la partie aéroportuaire, entre les deux gouvernements. Le Québec a même semblé manifester le désir de construire, d'une façon unilatérale, une voie rapide entre le centre ville de Montréal via la ville de Laval jusqu'à Sainte-Thérèse. Il a semblé, à ce moment-là, que le gouvernement du Québec avait même manifesté le désir de construire prochainement cette ligne jusqu'à Sainte-Thérèse.

• 2105

À la suite de cette rencontre, monsieur le ministre, il n'y a pas eu de suites concrètes apparentes. Monsieur le ministre,

## [Translation]

clopaedic knowledge of the responsibilities inherent to the administration of air, marine and surface transportation.

Mr. Chairman, I think that we would be failing in our responsibilities if we let the Department of Transport's budget go by without reference to the Mirabel Airport, and I think that all members from the Montreal area would agree with me on this.

When the Mirabel project was announced several years ago, Mr. Minister, some people were happy about it and others were not. Personally, I was pleased. And I think that I can speak for the people of Laval, who benefited from the choice of site and the infrastructure. There were economic spin-offs which were greatly appreciated.

But it seems that more and more of those who were initially happy about the airport are now concerned about the way it is being operated. I am sure that no other airport in the world was better designed to meet international needs in an aeronautical era. I am convinced that socio-economically, environmentally and construction-wise, Mirabel is on the whole a fantastic undertaking and I am very proud of it.

What worries me is that we seem to be lacking the dynamism or enthusiasm we need to give our international airport a second wind and make sure that it fulfils its original purpose. I feel that it is still too isolated and that transportation facilities between the airport and Montreal are inadequate.

Mr. Minister, on April 10 of last year, you met with the Quebec Minister of Transport, Mr. Lucien Lessard. According to the press, a protocol agreement was signed regarding the possible transfer of bases from Dorval to Mirabel over a period of five years and a program to promote Mirabel in other countries. In return, Quebec promised to complete construction of autoroute 13 to Mirabel and participate in the construction of a rapid transit system, even if costs for the airport section had to be shared by the two governments. It seems that Quebec has even expressed some interest in the unilateral construction of a rapid transit system between downtown Montreal and Sainte-Thérèse via Laval. At that time, it seemed that the Government of Quebec intended to build this line to Sainte-Thérèse in the near future. Following that meeting, Mr. Minister, there was no evidence of concrete followups.

Mr. Minister, during the meeting we had yesterday with Montreal's Mayor, Jean Drapeau, in which 15 MLA's and 5



## [Texte]

lors de la rencontre que nous avons eue hier avec le maire Jean Drapeau, maire de Montréal, rencontre à laquelle participaient 15 députés et 5 ministres de la région métropolitaine, le maire Drapeau a souligné le rôle économique de l'aéroport international de Mirabel pour l'ensemble du Canada, pour le Québec et la région de Montréal. Il semblait urgent de relier par voie terrestre cet aéroport avec Montréal et, éventuellement, avec New-York. C'était un peu ce que le maire Drapeau nous mentionnait hier au cours de la rencontre avec les ministres et les députés de la région de Montréal. On dit ici que "Drapeau exigeait un moyen de transport efficace de Mirabel à Montréal". Ma question est la suivante: Suite à ces rencontres, est-ce que le Québec a montré un intérêt au développement de l'aéroport de Mirabel par un moyen rapide de transport en surface et est-ce que nous avons un échéancier pour améliorer la situation présente à Mirabel?

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, at that meeting I think there was a recognition that some of the questions relating to future use of Mirabel did depend upon good connections between Mirabel and downtown Montreal particularly. At the meeting with the provincial minister was were concentrating attention more on route 13 than on other forms of rapid transit, although other forms have since been discussed. We really saw the need to make sure that travellers from within the centre of Montreal could use Mirabel more conveniently as more flights began to arrive and depart from that airport.

At the same time we agreed that we would recognize Mirabel's importance as a cargo airport in trying to encourage the development of arriving cargo there because of its ability to take aircraft at any hour of the day, because of the very good planning, Mr. Chairman, to which Mr. Lalonde has referred. Since noise is not a problem there, curfews are not a problem, cargo aircraft can come in at any time of night as well as day, and that is a great advantage.

We also agreed to undertake a very thorough study of the plan for transfer of additional flights to Mirabel. We had intended to complete that study by about January 1, and we are running several months behind that because we do have to look very carefully at all the implications for other airports like Dorval, even like Toronto, and particularly in the case of Dorval, the implications of convenience to passengers nearby and the jobs of people who are at present located in the vicinity of Dorval.

We shall want, over time, to see flights added at Mirabel in a fairly rapid way. That will be the growth airport in the Montreal region. Though Dorval will continue to serve in a variety of ways and play a very significant role, I am sure, growth will occur at Mirabel. And I hope before too very long to be able to indicate a specific proposal for the transfer of additional flights and the way in which that growth is going to occur.

**The Chairman:** Excuse me, Mr. Minister.

## [Traduction]

ministers from the metropolitan region took part, Mayor Drapeau emphasized the economic role played by Mirabel International Airport in Canada as a whole, in Quebec and in the Montreal region. It seems that it was urgent to provide a land link between the airport and Montreal and, eventually, New York. This was more or less what Mayor Drapeau told us yesterday during the meeting with the ministers and MLA's from the Montreal region. It says here: "Drapeau demanded an efficient transport system between Montreal and Mirabel". My question is the following: After these meetings, did Quebec express an interest in developing Mirabel Airport by building a rapid land transit system, and do we have a deadline for improving the present situation in Mirabel?

**M. Lang:** Monsieur le président, je crois qu'à cette réunion on s'est rendu compte que certaines des questions liées à l'utilisation future de Mirabel dépendaient de la mise en place de bons liens entre Mirabel et le centre-ville de Montréal surtout. Quand nous avons rencontré le ministre provincial, nous avons accordé plus d'attention à la route 13 qu'aux autres moyens de transport rapide, bien qu'on ait discuté depuis d'autres moyens. Nous nous sommes rendus compte de la nécessité de garantir aux voyageurs du centre-ville de Montréal la possibilité d'utiliser plus facilement Mirabel à mesure que plus de vols arrivent et partent de cet aéroport.

En même temps, nous avons convenu de reconnaître l'importance de Mirabel en tant qu'aéroport à marchandises, pour essayer d'encourager son utilisation pour la réception des marchandises étant donné qu'il peut recevoir des avions à n'importe quelle heure, et en raison de la très bonne planification dont M. Lalonde a fait mention. Étant donné que le bruit n'y est pas un facteur, il n'y a pas le problème du couvre-feu, et les avions-cargos peuvent arriver à n'importe quel moment de la nuit ou du jour; c'est un très grand avantage.

Nous avons convenu également d'entreprendre une étude approfondie du plan prévoyant le transfert de vols supplémentaires à Mirabel. Nous avions l'intention de terminer cette étude vers le premier janvier; nous avons pris un délai de quelques mois parce qu'il nous faut étudier de très près les répercussions sur les autres aéroports, notamment Dorval et même Toronto. Surtout à Dorval, il faut tenir compte de l'incidence sur les passagers qui habitent la région et sur les emplois des membres du personnel qui habitent à présent dans la région de Dorval.

A un moment donné, nous voudrions ajouter assez rapidement des vols à Mirabel. Dans la région de Montréal, c'est l'aéroport qui va croître. Bien que Dorval continuera à offrir divers services et à jouer un rôle très important, j'en suis sûr, c'est Mirabel qui va croître. Et j'espère d'ici peu être en mesure de faire une proposition précise quant au transfert de vols supplémentaires et à la façon dont sa croissance s'accomplira.

**Le président:** Excusez-moi, monsieur le ministre.

## [Text]

Could I have a little order, please? There are eight meetings going on and it is difficult for us to hear, so could we just keep it quiet, please? Monsieur Roy.

• 2110

**M. Roy:** J'aurais une dernière question à poser au ministre, monsieur le président.

En ce qui concerne l'établissement d'un moyen de transport en surface, avez vous fixé un échéancier pour rassurer les gens qui s'inquiètent au sujet du développement de l'aéroport?

**Mr. Lang:** I think the most concrete plan will be the publicizing of our intentions in relation to the growth at Mirabel, how we forecast growth in the Montreal region and how that will concentrate in Mirabel. I think when that happens we will have, in effect, challenged the provincial government to join up in making sure that adequate access to the airport exists for the many people who will have to move between the centre of Montreal and the airport. We will also have, in effect, projected our plans for expansion at Mirabel. We will in fact be able to indicate a time frame, I think, where we can accommodate additional passengers with the facilities we now have and when we will have to go on with additional facilities to accomplish the growth that is there. That is how I see it. It will be a growth to come and the charting of dates on which different things will begin to happen in the way of expansion.

**M. Roy:** Avez vous fixé un échéancier au sujet du développement de ces programmes?

**Mr. Lang:** No, I have seen the preliminary report myself, but at the time I saw it I felt that it needed some additional work in regard to a number of aspects. That work is now going on and I think it is a matter, however, of a very short number of months, if not better measured in weeks.

**Le président:** Merci, monsieur Roy. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I would like to ask the Minister this. He is no doubt aware of the issue of the facilities and available space at the Regina airport. I wanted to raise this one first because it has been raised in the House and the Minister of National Revenue told me about three weeks ago that he thought the matter was now cleared up but it almost happened again the other night. I would like to ask the Minister what he is willing to do, can do, or will do immediately to handle the customs clearance of airline passengers arriving on charter flights in Regina.

I am sure he is aware that three weeks ago eight people had to go to Calgary and then come back to Regina. Last Tuesday night there were 52 people to deplane from a charter flight from Barbados and the rule, which I would like the Minister to explain how it has been arrived at, of 40 people to be cleared was disobeyed. Fifty-two were cleared, but only after a great deal of argument and fighting. I would like to ask the Minister how that number of 40 arrived at. I am told that it is arrived at between MOT and National Revenue in terms of the physical capacity and availability of personnel. What correc-

## [Translation]

Est-ce qu'on peut revenir à l'ordre, s'il vous plaît? On fait huit réunions à la fois ici, et nous avons de la difficulté à entendre; aussi, un peu de silence, je vous prie. Mr. Roy.

**Mr. Roy:** Mr. Chairman, I have a final question for the Minister.

As far as the implementation of the land transit system is concerned, have you set a deadline to reassure those who are concerned about the development of the airport?

**M. Lang:** Le plan le plus concret est le suivant: faire connaître nos intentions au sujet de la croissance à Mirabel et de la croissance dans la région de Montréal, ainsi qu'au sujet de la concentration à Mirabel. En faisant ce travail, nous aurons effectivement poussé le gouvernement provincial à se joindre à nous pour garantir que l'aéroport soit suffisamment accessible pour les personnes nombreuses qui devront voyager entre le centre de Montréal et l'aéroport. Également, nous aurons effectivement prévu nos plans d'expansion à Mirabel. Je crois même que nous pourrions dresser un calendrier indiquant à quel moment nous pourrions accepter des passagers supplémentaires avec les installations actuelles et quand il faudra construire des installations supplémentaires pour accommoder la croissance. Voilà mon interprétation. Ce sera un calendrier de croissance à venir, et l'établissement de dates auxquelles les différents aspects de l'expansion devront démarrer.

**Mr. Roy:** Have you set a deadline for the development of these programs?

**M. Lang:** Non. Personnellement, j'ai vu le rapport préliminaire, mais quand je l'ai vu, j'ai cru qu'un certain nombre d'aspects demandaient du travail supplémentaire. Le travail se fait maintenant, et je crois que nous ne devons attendre que quelques mois ou même quelques semaines.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Roy. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai une question à poser au ministre. Il est sans doute au courant du problème d'espace disponible dans les installations à l'aéroport de Regina. J'ai voulu commencer par cette question, parce qu'on l'a posée à la Chambre; il y a environ trois semaines, le ministre du Revenu national m'a dit qu'il croyait que le problème était maintenant réglé. Mais cela s'est presque reproduit l'autre soir. Je voudrais demander au ministre ce qu'il est prêt à faire, ce qu'il peut faire, ou ce qu'il voudrait bien faire pour régler tous ces problèmes au passage de la douane pour les passagers qui arrivent à Regina à bord de vols nolisés.

Il sait sûrement qu'il y a trois semaines, huit personnes ont dû aller à Calgary pour revenir ensuite à Regina. Mardi soir, 52 personnes devaient débarquer d'un vol nolisé en provenance de la Barbade. On a enfreint une règle d'après laquelle seul 40 personnes peuvent passer aux douanes; je voudrais que le ministre m'explique l'origine de cette règle. On a passé 52 personnes à la douane, bien que ce ne soit qu'à la suite d'une longue bataille verbale. Je voudrais demander au ministre comment on a choisi le nombre de 40. On m'a dit que le ministère des Transports et du Revenu national l'ont choisi



[Texte]

tive actions does he contemplate so that does not happen again?

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, I think it is in fact more a problem of what the Customs officers can do in terms of handling people arriving in an orderly situation. They have laws of Canada to enforce in regard to entry of people and entry of goods carried with them, and they have to enforce those laws. But it really is a question better, I am sure, put to the Minister responsible for Customs. However, our involvement is to attempt to provide space from time to time to handle people. Now we do not provide at every airport space to handle 747s, obviously. What kind of aircraft can be handled and how well Customs can handle them depends very often on the stage at which airport development is. It is a fact that at Regina, and partly because Regina was very undecided about whether or not the airport should expand on its present location or be moved somewhere else, we had to postpone any plans for significant development of the site until that issue was resolved. The result was that we had to do something in a temporary way, which we did two years ago, a year and a half ago, to provide some facilities for clearing some people through Customs, and particularly to accommodate the flights coming in from Minot when a regularly scheduled flight came into existence. That led to these facilities, which can, in effect, handle 40. The customs people try to handle people in the way they can with those given facilities, and when the airport is not used for other purposes we make other space available, and more indeed can be handled. But we need the co-operation of the airlines.

• 2115

In the case of that flight where 47 people came in, it was unfortunate that the airline in question had not informed customs that the additional people were going to be presented for clearance. It may have been a little unnecessary for the customs people to react rigidly in those circumstances, but human beings will react that way when they think somebody else should have given them notice and did not, and therefore they are suddenly expected to do a lot more. So that was the basic problem at that particular time. If more are cleared on occasion, it may well be the attempt to accommodate as best one can to a situation and to avoid inconvenience.

If the airlines give us notice and if customs can find the necessary people to man the posts, then we use the facilities in the best way we can. Obviously we cannot guarantee either. Just as I said we cannot guarantee clearing 747's at every airport, we also cannot guarantee clearing around the clock at any time that the airline suddenly decides to come in. With that particular airplane, the airlines have to realize that there are limits to the numbers of customs people that can be provided at any given place.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, what the minister says about the co-operation of the airlines is perfectly correct. The question I am raising, though, is why take it out on the passengers?

[Traduction]

ensemble en vertu de la capacité physique et de la disponibilité du personnel. Comment prévoit-il corriger la situation afin qu'elle ne se reproduise plus?

**M. Lang:** Monsieur le président, je crois que le problème revient à la capacité des douaniers de procéder en bon ordre aux formalités de douane. Ils doivent appliquer les lois du Canada pour ce qui est de l'entrée des personnes et de l'entrée des biens qu'elles transportent; ils doivent appliquer ces lois. Mais je crois qu'on devrait poser cette question au ministre responsable de la douane. Nous sommes impliqués uniquement pour essayer de fournir de temps à autre de l'espace pour passer les voyageurs en douane. Il est évident que nous ne fournissons pas à chaque aéroport assez d'espace pour passer tous les passagers d'un 747. Le genre d'avion qu'on peut accepter et la capacité des douanes pour s'en occuper dépendent très souvent de l'étape de développement de l'aéroport. En partie parce que Regina ne pouvait se décider si l'aéroport devait être élargi sur son site actuel ou déménagé ailleurs, nous avons dû remettre à plus tard tout développement important du site, jusqu'à ce que la question soit décidée. Il nous a donc fallu faire quelque chose de temporaire et nous l'avons fait il y a deux ans, ou plutôt il y a un an et demi, quand nous avons fourni des installations pour passer un certain nombre de personnes en douane, surtout pour accommoder les vols en provenance de Minot depuis l'établissement d'un vol régulier. C'est ce qui a entraîné la création de ces installations, qui permettent de faire passer 40 personnes. Les douaniers essayent de faire ce qu'ils peuvent avec ces installations et lorsque l'aéroport ne sert pas à d'autres fins, nous libérons plus d'espace pour accroître le nombre de personnes «inspectées.» Mais nous avons besoin de la collaboration des compagnies aériennes.

Dans le cas de ce vol de 47 passagers, il est malheureux que la compagnie aérienne n'ait pas informé les douanes qu'il y aurait plus de personnes qui se présenteraient aux barrières. Les douaniers ont peut-être réagi de façon inutilement rigide, mais c'est humain lorsqu'on vous demande tout à coup de travailler beaucoup plus, sans vous avoir prévenu. C'est le fond du problème. S'il arrive que le nombre de personnes passant par les douanes s'accroisse à l'occasion, nous essayons de faire face à la situation en évitant le plus possible de créer des embarras aux gens.

Si les compagnies aériennes nous avertissent et si les douaniers peuvent trouver un nombre suffisant d'agents, nous donnons le meilleur service possible. Mais nous ne pouvons garantir ni l'un ni l'autre. Comme je viens de le dire, nous ne pouvons pas garantir de faire face à l'arrivée de 747 dans tous les aéroports, et de même, nous ne pouvons garantir un service 24 heures sur 24, au cas où un avion arriverait de façon imprévue. Dans le cas de cet avion, les compagnies aériennes doivent comprendre qu'il y a une limite au nombre d'agents de douane qui peuvent être affectés à un aéroport.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, le ministre a tout à fait raison quand il parle de la collaboration que doivent fournir les compagnies aériennes. La question que je pose, c'est pourquoi

## [Text]

If there is a lack of co-operation from airlines or travel agencies, surely you do not, in the middle of the damned night, keep people sitting around in an aircraft, taking them off two at a time for up to a total of two hours. Just because the airline did not co-operate, you do not take it out on the passengers.

Can the minister not make arrangements with the airlines, in particular for charter aircraft, that when they are arriving in Regina—and I suspect there are a number of airports in Canada with a similar situation; Thunder Bay and Moncton and a few others of similar size—arrangements are made for its landing time to be other than when scheduled aircraft are taking off, the loading security areas to be used for the unloading of people to be cleared through customs? Can that not be arranged? On a Monday morning you can put 130 people in the Regina airport security area prior to loading a DC-stretch 8, so why the hell cannot we handle that many when unloading people?

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, the world does not quite operate by magic, but first of all I would like to say that Mr. Abbott made very clear that he did not countenance putting upon passengers the inconvenience which resulted from errors on the part of airlines or from lack of co-operation on the part of airlines, and I agree with him on that. We have to land heavily on the airlines in connection with that kind of failure to co-operate in giving notice or in otherwise making sure that facilities are available, but it is not possible to meet everybody's wishes.

An airline will come along and say, "Look, we can offer Regina businessmen a really cheap charter if they take off out of here at 2 in the morning one night and come back here 5 in the morning the next night, because we can get that aircraft over from another city and back to another city on to its regular operations without any inconvenience." That sounds nice and the Regina citizens are apt to say, "Let's go ahead, and take that aircraft." But then the customs problem arises and the issue is that facilities are readily available, the airport is empty, we can handle them physically, but we may not be able to handle them from the point of view of having customs people available to process them. The customs people we have in Regina are working a full and regular day doing their regular jobs and this is a sudden burden thrust upon them. It is a question of how much flexibility you can have to suddenly move to cater to a new schedule designed by a particular airline in a particular circumstance. With adequate notice, with adequate discussion of how far we are going to be able to go and how well these people are going to be able to be employed, we can perhaps put more customs people there, but it is a much more complicated program.

Of course, in the meantime, Mr. Benjamin, we say in Saskatoon that Regina has a perfectly good international airport, it is just located 150 miles north of the city.

## [Translation]

les passagers doivent-ils en souffrir? S'il n'y a pas de collaboration de la part des compagnies aériennes ou des agences de voyage, ce n'est pas une raison pour garder les gens dans un avion au milieu de la nuit et les faire sortir deux par deux pendant deux heures. Ce n'est pas une raison, parce que la compagnie aérienne n'a pas collaboré pour que les passagers en subissent les conséquences.

Le ministre ne peut-il s'entendre avec ces compagnies, en particulier avec les compagnies de vols nolisés, pour que dans les aéroports comme Regina et un certain nombre d'aéroports de taille comparable au Canada, comme Thunder Bay et Moncton, les arrivées ne soient pas prévues en même temps que les départs et pour qu'on puisse utiliser les endroits où les passagers qui montent dans les avions se soumettent à des vérifications de sécurité pour faire l'inspection douanière des passagers qui arrivent? Cela ne peut-il être arrangé? Le lundi matin, 130 personnes peuvent passer dans le secteur de vérification de sécurité de l'aéroport de Regina avant de monter dans un DC-8; alors pourquoi ne pouvons-nous faire passer le même nombre de passagers qui arrivent?

**M. Lang:** Monsieur le président, le monde ne fonctionne pas par magie. M. Abbott a bien dit qu'il ne voulait pas faire subir aux passagers les conséquences des erreurs commises par les compagnies aériennes ou découlant de leur absence de collaboration, et je suis d'accord avec lui là-dessus. Il faut reprocher aux compagnies aériennes leurs refus de collaborer en informant les douaniers ou en fournissant des installations, mais il est impossible de satisfaire tout le monde.

Si une compagnie aérienne dit: nous pouvons offrir aux hommes d'affaires de Regina un charter très bon marché s'il décolle à 2 heures du matin et revient à 5 heures du matin le lendemain, parce que nous pouvons nous servir d'une ligne régulière qui effectue la liaison entre deux autres villes, les citoyens de Regina diront peut-être: très bien, prenons cet avion. Mais cela posera un problème pour les douanes. Les installations sont disponibles, car l'aéroport est vide, mais nous ne pouvons quand même pas offrir le service parce que nous ne pouvons pas demander aux agents de douane de travailler à cette heure. Les agents de douane de Regina ont déjà leur pleine journée de travail et cela constituerait pour eux une charge supplémentaire. Il s'agit de savoir si on peut faire face aux changements d'horaire effectués par les compagnies aériennes. Si on nous en informe en temps utile et si les discussions nécessaires peuvent avoir lieu, nous pouvons parfois accroître le nombre d'agents de douane, mais cela complique beaucoup les choses.

En attendant, monsieur Benjamin, on dit à Saskatoon que Regina a un très bon aéroport international situé à 150 milles au nord de la ville.



[Texte]

• 2120

**Mr. Benjamin:** Yes, I noticed, Mr. Chairman, that for a smaller city, the Minister can find money for a new building, but he could not in the largest, the capital city.

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, we did not have the problem in Saskatoon of arguing among ourselves about where the airport should be. We knew where it should be and we just went ahead with the expansion.

**Mr. Benjamin:** Well, Mr. Chairman, I say God bless Saskatoon. We have got to give them that in spite of the Minister.

Will the Minister, on a temporary basis, provide some temporary accommodation for deplaning passengers having to go through Customs? I am thinking of a house trailer or some other kind of temporary building, like the armed forces use, that could be installed immediately in front of the airport terminal, or right beside the Customs office of the Regina airport on a temporary basis until such time as some other enlargement of the facilities is made. And again, I appreciate the difficulties with airlines and travel agencies, but to avoid taking it out on passengers, what can the Minister do?

May I also say, and I do not like people who say, "I told you so", but the cutbacks in Customs and Excise in Regina of two and three years ago are now coming back to haunt us in terms of clearing people. The Minister has said that charter flights can now operate in and out of places like Regina but we have put the cart before the horse; we have done that without the facilities to look after the passengers. So, first, can you make some temporary arrangements, and second, will you take it up with the Minister of National Revenue about providing sufficient personnel, called as and when required, the same way as the CPR sends trains to haul grain—only better than that, I hope—as and when required.

Thirdly, will the Minister also make some arrangements, now that he has provided competition at Regina, and we have less seats now with two airlines than we had with one and they are blocking one another's way, would he provide some better access to and from the Air Canada counter, and to and from the Pacific Western Airlines counter in the Regina terminal, as they are both blocked in the morning with their respective flights. Would he look into the movement of people inside the building and correct the boar's nest we have at the moment?

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, our officials are constantly looking at what can be done with existing facilities to accommodate the passengers and so indeed has the airport manager in terms of the facilities he has. You can always think in terms of erecting temporary facilities for any purpose but what you have to ask is: how often will they be used and are the costs justified in the circumstances, and particularly because of the fact that we are working with an over-all plan for future development in Regina which will, of course, in the end, solve the problem.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, a further question to the Minister.

[Traduction]

**M. Benjamin:** Oui. J'ai remarqué, monsieur le président, que le ministre pouvait trouver de l'argent pour construire un nouvel édifice dans une petite ville, mais pas dans une ville plus grande.

**M. Lang:** Monsieur le président, dans le cas de Saskatoon, nous n'avons pas eu à discuter de l'emplacement de l'aéroport. Nous savions où il devait se trouver et nous avons donc commencé les travaux d'agrandissement.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, Dieu garde Saskatoon. En dépit du ministre, nous lui devons bien cela.

Le ministre envisage-t-il la construction d'installations provisoires à l'intention des passagers débarquant qui doivent effectuer des formalités douanières? On pourrait peut-être prévoir d'installer immédiatement en face du terminal de l'aéroport, ou encore à côté du bureau des douanes à l'aéroport de Regina, une maison mobile ou un bâtiment provisoire comme ceux que les Forces armées utilisent, tant que l'aéroport n'aura pas été agrandi. Je sais que cela pose des problèmes pour les compagnies aériennes et les agences de voyage, mais j'aimerais savoir ce que le ministre entend faire pour éviter que les passagers n'en fassent les frais?

Je n'aime pas beaucoup ceux qui disent: «Je vous l'avais bien dit», mais il est vrai que les conséquences de la compression du personnel douanier à Regina il y a deux ou trois ans commencent à se faire sentir. Le ministre a dit que des services de vols nolisés pourraient bientôt fonctionner à partir de Regina, mais je crains que nous n'ayons mis la charrue avant les bœufs; nous ne sommes pas suffisamment équipés pour prendre en charge les passagers. Pouvez-vous prendre des mesures provisoires et deuxièmement, pouvez-vous consulter le ministre du Revenu national afin d'obtenir un personnel suffisant, disponible quand on en aurait besoin, de la même façon que le CPR envoie des trains quand il le faut pour transporter le grain.

Troisièmement, il est vrai que le ministre veut favoriser la concurrence à Regina, mais maintenant qu'il y a deux compagnies aériennes, les fauteuils d'attente ne sont plus suffisants. Le ministre prendrait-il des mesures afin de faciliter l'accès aux comptoirs d'Air Canada et de Pacific Western Airlines à Regina, afin d'éviter la cohue provoquée par le fait que les vols de ces deux compagnies sont le matin. Pourra-t-il améliorer le déplacement des passagers dans l'édifice afin de mettre un terme à la pagaille qui règne actuellement?

**M. Lang:** Monsieur le président, les fonctionnaires de notre ministère ainsi que le directeur de l'aéroport lui-même font de leur mieux pour améliorer les services offerts aux passagers. Il est facile de construire des installations provisoires, mais il faut également se demander à quelle fréquence elles seront utilisées, et si les coûts sont justifiés. Il s'agit en réalité d'un projet global d'agrandissement de l'aéroport de Regina et les problèmes dont vous parlez seront donc finalement résolus.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je voudrais poser une question supplémentaire au ministre.

## [Text]

If I may switch to Via Rail and the purchase of the passenger equipment from CN for about \$52 million and from CP for about \$13 million, I would like to know to what extent were the Minister and the department involved in those negotiations—if they were or not. I would like to know with regard to this \$65 million total for this worn-out equipment whether the depreciation that was allowed in the transcontinental passenger train subsidies over the last number of years on that equipment taken into account in the valuation of it. Also, was the maintenance cost for that equipment that was provided in passenger train subsidies over a number of years taken into account? And is it not correct that the value of that equipment held by CN and CP, depreciated as it was from the original dates of purchase, which varied from 1929 to 1953, was down to almost zero?

In other words, could the Minister explain why Via Rail is being started out like CN was in 1923 with a massive debt because of equipment that was worn out and so depreciated that it should have been transferred to Via Rail for, let us say, \$1 a car, which would have been generous. Have not the railroads been fully reimbursed through their accounting procedures, their tax benefits and the subsidies paid by the Government of Canada in previous years? Why was Via Rail stuck with \$65 million worth of equipment that was not worth \$65 million?

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, really the answer is that that is what it was determined, in fact, to be worth after taking account of some of the factors to which Mr. Benjamin has referred. In other words, we did look at things like book value and scrap value, having regard to the approach of the CTC over the years on the equipment and where it stood now and what the various claims of the railways upon its future cash flow earnings to them would be. So we did try, in fact, to come to a figure which was right in the circumstances. There was hard negotiating involved in determining the final figure to be used and I concluded in the end that this one was a fair one.

• 2125

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

If the Committee will permit me, while we have our 11 members we will just concur in our subcommittee report. It is moved by Mr. Roy that the first report of the Subcommittee on Agenda and Procedure be concurred in.

We also have an amendment, which is moved by Mr. McRae, that the subcommittee report be amended by cancelling the meeting scheduled to be held on Monday, March 12, 1979, at 8.00 p.m. and rescheduling another one on Tuesday, March 20, 1979, at 3.30 p.m.

Motion as amended agreed to.

**Mr. Benjamin:** On a point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, on a point of order.

**Mr. Benjamin:** Just put me down for the second round, will you?

## [Translation]

J'aimerais parler de Via Rail et du rachat de l'équipement du CN pour une somme d'environ \$52 millions et du CP pour environ \$13 millions. Je voudrais savoir dans quelle mesure le ministre et ses collaborateurs ont participé à ces négociations? Étant donné que cela représente un total de \$65 millions en équipement usagé, je voudrais savoir s'il y a un rapport entre ces dépenses et la diminution des subventions pour les trains de voyageurs intercontinentaux accordées au cours des dernières années au titre de l'équipement des trains de passagers; cela est-il dû à la dépréciation? Je voudrais également savoir si on a tenu compte du coût d'entretien de cet équipement, coût qui fait partie des subventions accordées aux trains de passagers? Est-il exact que, vu la dépréciation de l'équipement du CN et du CP depuis la date où il a été acquis, c'est-à-dire entre 1929 et 1953, la valeur est presque nulle?

En d'autres termes, le ministre pourrait-il nous expliquer pourquoi Via Rail démarre comme le CN en 1923 avec une dette considérable en matière d'équipement, alors que l'équipement en question est tellement usagé et déprécié que l'on aurait pu le vendre à Via Rail à raison de \$1 par wagon, ce qui aurait encore été très généreux. Les dépenses des sociétés de chemin de fer n'ont-elles pas été complètement amorties par les avantages fiscaux et les subventions versées par le gouvernement du Canada au cours des dernières années? Pourquoi imputer à Via Rail des dépenses d'équipement s'élevant à \$65 millions alors que ça ne les vaut pas?

**M. Lang:** Monsieur le président, compte tenu des facteurs dont a parlé M. Benjamin, c'est à ce montant que l'équipement en question a été évalué. En d'autres termes, nous avons tenu compte de la valeur comptable ainsi que de la valeur de rebut de l'équipement en question, étant donné la position de la CCT sur le sujet. Nous avons également tenu compte des revendications des sociétés de chemins de fer ainsi que de leurs prévisions futures en matière de trésorerie. Nous nous sommes efforcés de fixer un montant satisfaisant, compte tenu des circonstances. Les négociations ont été difficiles et j'estime que le chiffre sur lequel nous nous sommes arrêtés est satisfaisant.

**Le président:** Merci monsieur Benjamin.

Puisque nous avons le quorum, et si les membres du comité sont d'accord, nous pouvons peut-être adopter le rapport du sous-comité. M. Roy propose que le premier rapport du sous-comité du programme et de la procédure soit approuvé.

M. McRae a également l'intention de proposer un amendement au rapport du sous-comité. Il propose que la séance prévue pour le lundi 12 mars 1979 à 20 heures soit reportée au mardi 20 mars à 15 h 30.

La motion amendée est adoptée.

**M. Benjamin:** Je voudrais invoquer le règlement, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Benjamin, pour un rappel au règlement.

**M. Benjamin:** Voudriez-vous m'inscrire pour le deuxième tour, s'il vous plaît?



[Texte]

**The Chairman:** Yes, sir.

**Mr. Benjamin:** I am not finished yet.

**The Chairman:** Mr. MacKay.

**Mr. MacKay:** Thank you, Mr. Chairman.

Just a comment to the Minister and Mr. McLeish. It seems to me, after reading this committee report which Mr. Mazankowski referred to, the Committee on Air Traffic Services Interfaced with Aeradio, that logic would seem to dictate that there is a definite connection between what was recommended on such an urgent basis in the terms of the members of the committee and some of the unfortunate things that have happened since that time.

I would like to ask the Minister or Mr. McLeish whether or not there have been any changes in the air navigation procedures, for example, at Cranbrook since the date of that disaster over a year ago? Any new ANOs, for example?

**The Chairman:** Mr. McLeish.

**Mr. McLeish:** No, there have been no new ANOs at Cranbrook.

**Mr. MacKay:** Any directives? Any anticipated directives or ANOs to change the situation?

**Mr. McLeish:** No, we have reviewed the procedures and we have advised pilots that we would like them to advise of their estimate at the approach beacon within five minutes of arrival, which is procedural, not regulatory.

**Mr. MacKay:** It is not a mandatory requirement, through you, Mr. Chairman, then, that is being projected?

**Mr. McLeish:** That is correct. It is a reinforcement, if I may, Mr. Chairman, of the professional standards that pilots have been trained to use. It is one of those areas where it is really questionable whether or not a regulation is the best way to achieve the result. Possibly it is better to review the training of crews. We are involved in that at this time, determining whether or not the training and the periodic checking of crews is adequate to ensure that they adhere to the best practices. As a matter of fact, I would suggest, if we were to provide a regulation for such circumstances and all those like them, there would be such a cry from the entire aviation community of over-regulation that we would be dealing with a totally new problem.

**Mr. MacKay:** I take it, then, there is no regulations or changes being considered that would, say, make it mandatory for a pilot, when approaching an uncontrolled airport like Cranbrook, to radio ahead when he was, say, five minutes or 20 miles away in order to get a check on local weather and traffic conditions and things like that which would be relevant to him when he is about to land?

**Mr. McLeish:** The question of regulation is still being examined and it is being discussed with the industry. Whether or not it is finally determined that a regulation will be of

[Traduction]

**Le président:** D'accord.

**M. Benjamin:** Je n'ai pas fini.

**Le président:** Monsieur MacKay.

**M. MacKay:** Merci, monsieur le président.

Je voudrais faire une remarque à l'intention du ministre et de M. McLeish. Après avoir lu le rapport du comité auquel M. Mazankowski a fait allusion, je veux parler du comité sur les services de circulation aérienne et de radio aéronautique, il me semble qu'il y ait un rapport logique entre la recommandation urgente qui a été faite par les membres du comité et les incidents malheureux qui se sont produits depuis.

Je voudrais demander au ministre ou à M. McLeish si des modifications ont été apportées aux directives de navigation aérienne, et par exemple à Cranbrook, depuis la catastrophe d'il y a environ un an? De nouvelles ordonnances sur la navigation aérienne ont-elles été émises?

**Le président:** Monsieur McLeish.

**M. McLeish:** Non aucune nouvelle ONA n'a été émise à Cranbrook.

**M. MacKay:** Avez-vous formulé de nouvelles directives? Avez-vous formulé des instructions ou des ONA pour modifier la situation?

**M. McLeish:** Nous avons révisé nos instructions de navigation aérienne et nous avons demandé aux pilotes de nous indiquer cinq minutes à l'avance l'heure à laquelle ils pensaient atteindre la balise d'approche, mais cela ne fait pas partie du règlement.

**M. MacKay:** Cela n'est donc pas obligatoire, monsieur le président?

**M. McLeish:** C'est exact. Il s'agit simplement d'un renforcement des normes professionnelles que les pilotes ont appris à respecter, monsieur le président. Dans ce genre de domaine, on peut se demander s'il suffit de prescrire un règlement. Il vaut sans doute mieux réviser la formation des pilotes. Pour le moment, nous cherchons à déterminer si la formation des pilotes et les vérifications périodiques auxquelles sont soumis les membres d'équipage sont suffisantes, et garantissent que les pratiques de vol observées sont les meilleures. En réalité, si nous prescrivons un nouveau règlement chaque fois qu'un accident de ce genre se produit, nous provoquerions un tollé parmi tous ceux qui s'intéressent à l'aviation: on nous accuserait de surréglementer la circulation aérienne, et nous aurions affaire à un nouveau problème.

**M. MacKay:** Vous n'avez donc pas l'intention d'émettre un règlement exigeant que les pilotes signalent par radio leur position cinq minutes, ou encore quand ils sont à 20 milles de l'aéroport, avant d'atterrir dans un aéroport non contrôlé comme celui de Cranbrook, afin d'obtenir des renseignements sur les conditions météorologiques locales ainsi que sur les conditions d'atterrissage?

**M. McLeish:** Nous étudions la possibilité d'établir un règlement en ce sens et des discussions sont actuellement en cours avec des représentants du secteur aéronautique. Nous ne

[Text]

benefit has yet to be decided. At the present moment, we have not arrived at such a conclusion.

**Mr. MacKay:** So, through you, Mr. Chairman, are you saying, in effect—I am talking now about an airport specifically like, say, Cranbrook—that regulatory provisions concerning mandatory pilot position reporting during instrument approaches were adequate in that instance? Is that what you are saying?

• 2130

**Mr. McLeish:** We believe they are equivalent to the standards that are accepted internationally and that our practices are no less stringent . . .

**Mr. MacKay:** I am sure we want to be . . .

**Mr. McLeish:** . . . with respect to pilot training and crew certification than any of the other major states of the world. We attempt to arrive at an appropriate balance between regulation and what is best practice, what can be achieved through the training and certification of the carriers and their crews.

**Mr. MacKay:** So I gather that there may be a little difference of opinion between that statement and the report. But let me be very clear, Mr. McLeish, through you, Mr. Chairman. You are saying then, with respect to the conditions at Cranbrook as they existed at the time of the crash, that these regulatory provisions about the pilot's contact with an airport such as this were adequate at the time.

**Mr. McLeish:** That is correct.

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, to be perfectly accurate, and without getting into the business again of the report, which really we should await as I think it is very difficult to deal with this issue in advance of the report, I think Mr. McLeish has in effect stated that professional standards required certain things and that can often be the approach rather than simply introducing regulations. I think that should be noticed.

**Mr. MacKay:** Yes, I understand, Mr. Minister. But, again, in anticipation not only of what the report projected, the one that Mr. Mazankowski referred to, but the Cranbrook report, which is the . . .

**The Chairman:** Order, please. It has been mentioned on several occasions that the report in regard to that will be out very shortly. Stay away please, from any direct questions in regard to the report, because the Minister and Mr. McLeish said that they would not answer until the report came out, and I think that is fair enough.

Mr. MacKay.

**Mr. MacKay:** Well, Mr. Chairman, can I put it this way? I am asking Mr. McLeish or the Minister whether they are saying that the interfaces, to go back to the type of language used in the June 9 report of this Committee, between the organizations providing air traffic services, telecommunications and airport services, were well enough developed to provide a reliable fail-safe flight information service. Was this a factor or not in the conditions that are still existent at uncontrolled airports like Cranbrook? Are they satisfactory?

[Translation]

savons pas encore si un règlement de ce genre est ou non souhaitable. Nous n'avons pas tiré de conclusion.

**M. MacKay:** Monsieur le président, vous dites que dans le cas d'un aéroport comme celui de Cranbrook, il aurait été utile qu'un règlement oblige le pilote à signaler sa position au cours de son approche aux instruments. Est-ce bien cela?

**M. McLeish:** Nous pensons que nos règlements sont l'équivalent des normes observées à l'échelon international et que nos pratiques ne sont pas moins strictes . . .

**M. MacKay:** Je suis certain que nous voulons . . .

**M. McLeish:** . . . en ce qui concerne la formation des pilotes et l'accréditation de l'équipage que celles de n'importe quel autre pays. En insistant sur la formation et l'accréditation des transporteurs ainsi que des équipages, nous avons cherché à garantir les pratiques les plus sûres possibles en évitant la surréglementation.

**M. MacKay:** Il existe donc une légère divergence d'opinion entre la déclaration prononcée par le ministre et le rapport dont il est question. Je voudrais que cela soit très clair, monsieur McLeish. Compte tenu des conditions d'atterrissage à Cranbrook lors de la catastrophe, vous dites que les instructions relatives au contact entre le pilote et l'aéroport étaient suffisantes.

**M. McLeish:** C'est exact.

**M. Lang:** Monsieur le président, pour être tout à fait exact et sans rentrer à nouveau dans le détail du rapport, je crois que M. McLeish a effectivement déclaré qu'il valait mieux s'en remettre aux normes professionnelles plutôt qu'imposer de nouveaux règlements. Je crois qu'il faut noter cela.

**M. MacKay:** Oui, je comprends, monsieur le ministre. En attendant la publication du rapport sur l'accident de Cranbrook, et je ne parle pas du rapport mentionné par M. Mazankowski . . .

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. On a dit à plusieurs reprises que ce rapport paraîtra très prochainement. Je vous prierais de ne pas poser de questions portant directement sur ce rapport, puisque le Ministre et M. McLeish ont fait savoir qu'ils ne répondraient pas tant qu'il ne serait pas publié.

Monsieur MacKay.

**M. MacKay:** Monsieur le président, je pourrais peut-être m'exprimer différemment. Je voudrais savoir si M. McLeish ou le Ministre ont vraiment dit que les interfaces ou dispositifs de liaison, pour reprendre la terminologie du rapport de ce Comité daté du 9 juin, entre les organismes fournissant des services de navigation aérienne, de télécommunications ou encore des services aéroportuaires, étaient suffisamment perfectionnés pour garantir un service fiable de renseignements sur les conditions de vol. Ces dispositifs fonctionnent-ils dans les



[Texte]

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, that really does pose the kind of difficulty we have here. Mr. MacKay is dealing with a comment about an interface situation that was studied in connection with several airports where there were certain air-radio and control circumstances which have nothing whatever to do with the Cranbrook situation, where the similar kind of problem of interface never did exist, where, however, even in relation to the airports where it did exist and about which the report commented, certain steps were taken thereafter to deal with that particular problem.

Now, to try to ask, did that interface problem ever exist, certainly it did, and there were things which were done about it. Mr. McLeish said earlier that even those sorts of problems existed in the western region as a result of certain procedures which had been introduced there and, contrary to the indication of the report of 1976 having regard to Inuvik, did not exist in the same way in other regions of the country.

But we are really getting into a tremendous confusion here when we move from one type of airport situation, which was what I call the Inuvik situation, and then try to confuse it with the Cranbrook situation, which was not like it at all, and then ask whether something that happened did or did not contribute to something else. I think this is almost impossible to follow.

**Mr. MacKay:** If they are uncontrolled airports, as I understand the definition, and again through you, Mr. Chairman, I understand that this Committee has made, on an urgent basis, certain recommendations that would apply right across the board nationally.

I want to come back to something the Minister just said in his answer. I understood him to say that Mr. McLeish had indicated that something definite had been done to change the situation that was existent presumably at the time that this particular report was tabled, and really it is getting on to three years now. Or to put it another way, since that disaster at Cranbrook I am still not clear what tangible measures were taken. There were no ANO's, there were no directives. If it is a continuation of so-called professional standards which were adequate internationally or in other countries, surely that is not a justification for not improving the situation which demonstrably has certainly given cause for concern.

• 2135

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, I really protest this confusion of the two situations. Again, Mr. MacKay started out reasonably enough saying what about improvements after the 1976 report with regard to the Inuvik airport situation, but then . . .

**Mr. MacKay:** I said Cranbrook, Mr. Lang.

**Mr. Lang:** But you tied that in. You started with the 1976 report and what improvements had been made with regard to that, because that is where I think Mr. McLeish had earlier indicated that certain action was taken and, indeed, it was found that there was a special situation with regard to the West than otherwise, but perhaps he could go over that again for Mr. MacKay.

[Traduction]

aéroports non contrôlés comme celui de Cranbrook? Le service de renseignements est-il satisfaisant?

**M. Lang:** Monsieur le président, cela pose précisément des difficultés. M. MacKay fait allusion à un cas où les dispositifs de liaison entre plusieurs aéroports ont été étudiés. Néanmoins, les conditions de contrôle et de liaison radio n'ont rien à voir avec l'accident de Cranbrook où un tel problème n'a jamais existé. En ce qui concerne les aéroports où ce problème de dispositifs de liaison s'est posé, des mesures positives ont été prises par la suite.

Le problème s'est posé, mais des mesures ont été prises. M. McLeish a dit que certains problèmes se posaient dans l'Ouest en raison de l'adoption de certaines pratiques, et contrairement aux révélations du rapport de 1976 portant sur Inuvik, le problème semble différer dans les autres régions du Canada.

Nous risquons d'accroître la confusion en comparant l'aéroport de Cranbrook, par exemple, à celui d'Inuvik, en cherchant à savoir si tel ou tel facteur présent dans un cas n'a pas eu telle ou telle conséquence dans un autre cas. Cela est impossible.

**M. MacKay:** Vous dites que ces aéroports ne sont pas contrôlés et j'avais cru comprendre, monsieur le président, que ce Comité avait proposé de toute urgence des recommandations s'appliquant à l'échelon national.

J'aimerais revenir sur ce qu'a dit le Ministre dans sa réponse. Si j'ai bien compris M. McLeish, des mesures ont été prises depuis la parution de ce rapport il y a environ trois ans, c'est-à-dire depuis la catastrophe de Cranbrook. Je n'arrive pas à savoir de quelles mesures concrètes il s'agit. Aucune directive et aucune nouvelle ordonnance sur la navigation aérienne n'a été émise. Ce n'est pas parce que l'on observe des normes dites professionnelles à l'échelon international ou à l'étranger, qu'il ne faut pas améliorer une situation qui nous préoccupe à juste titre.

**M. Lang:** Je proteste vivement, monsieur le président, car on confond les deux cas. M. MacKay a commencé par parler des améliorations consécutives au rapport de 1976 en ce qui concerne l'aéroport d'Inuvik, mais ensuite . . .

**M. MacKay:** J'ai dit Cranbrook, monsieur Lang.

**M. Lang:** Oui, mais vous avez lié les deux choses. Vous avez commencé par le rapport de 1976 et les améliorations qui s'en sont suivies; en effet, M. McLeish a indiqué tout à l'heure qu'on a pris certaines mesures et qu'on s'est aperçu qu'il s'agissait de conditions particulières qui existaient surtout dans l'Ouest, mais sans doute faut-il y revenir encore une fois pour M. MacKay.

[Text]

**Mr. MacKay:** I would like to hear what was done.

**The Chairman:** Mr. McLeish.

**Mr. McLeish:** As a matter of fact, the regional report was reviewed by headquarters shortly after we received it and it was indicated to the region that it should take the appropriate steps to correct the situation at those three airports. At the same time the other regions were asked to review circumstances within their regions to see if there was any similar situation and the regions reported back that they did not have a similar problem and, therefore, we concluded that it was not a national problem. The assumption made by the specialists in the western region was, in fact, an incorrect assumption and at the same time I pointed out that we had underway a development of the flight service station concept which has been ongoing now for approximately four years and which is moving to streamline a number of the services offered to pilots flying in the sparsely-settled areas where these problems are found to exist in the western region.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McLeish.

**Mr. MacKay:** Can I have one last question?

**The Chairman:** Briefly, please.

**Mr. MacKay:** Very briefly. Mr. McLeish referred to the western region. Was there any such problem in the Pacific region?

**Mr. McLeish:** There was not.

**Mr. MacKay:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. MacKay. Mr. Harquail.

**M. Harquail:** Merci bien, monsieur le président. Getting back to Atlantic Canada, if I could come back to the Atlantic region, Mr. Chairman, I would like to inquire of the Minister if he still holds as a high priority the whole rationalization of regional air transportation policy for Atlantic Canada?

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, I do continue to consider it very important to have good and effective carriers serving each region of the country. That will, therefore, continue to be our objective and it remains a priority with me.

**Mr. Harquail:** Mind you, I want to seize the occasion to express my appreciation for what you have been able to do in the Atlantic area, Mr. Lang. I, of course, come back to questions I have posed before in this Committee about the whole question of the linkage of the four Atlantic provinces on a daily basis and, indeed, the intraservice within the Province of New Brunswick. I am just curious about whether you can tell the Committee anything about what we hear in the press about the negotiations of Nordair, EPA and Québecair. Could you tell us this evening what the status of that proposition is?

**Mr. Lang:** It is difficult to put forward very much in the way of detail in a public way while we approach some, what may be fairly delicate, discussions and negotiations. At this stage we are determining the real interest of the various people who are coming forward indicating they would like to participate in regional air transport in the eastern half of the country and from that we hope to determine what our next step should

[Translation]

**M. MacKay:** Je voudrais bien savoir ce qu'on a fait.

**Le président:** Monsieur McLeish.

**M. McLeish:** Le rapport régional a été examiné par l'administration centrale et celle-ci a fait savoir aux responsables régionaux qu'ils devaient prendre les mesures nécessaires pour redresser la situation dans ces trois aéroports. On a simultanément demandé aux autres régions d'étudier leur propre situation pour voir s'il n'y avait rien d'analogue; les services régionaux ont répondu qu'il n'y avait pas de problèmes semblables et, dès lors, nous avons conclu que ce n'était pas un problème d'envergure nationale. Il s'est avéré que les spécialistes de la région de l'ouest s'étaient trompés dans leurs hypothèses; en même temps, j'ai signalé que nous étions en train de créer des centres destinés à assurer les services d'information en vol; voilà quatre ans que c'est en cours et cela va se traduire par la rationalisation d'un certain nombre des services offerts aux pilotes qui survolent des régions où la population est très disséminée, en particulier dans l'Ouest où ces problèmes existent.

**Le président:** Merci, monsieur McLeish.

**M. MacKay:** Puis-je poser une dernière question?

**Le président:** Soyez bref, je vous en prie.

**M. MacKay:** Je serai très bref. M. McLeish a parlé de la région de l'Ouest. Le problème existe-t-il aussi dans la région du Pacifique?

**M. McLeish:** Non.

**M. MacKay:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur MacKay. Monsieur Harquail.

**Mr. Harquail:** Thank you very much, Mr. Chairman. Pour en revenir à la région de l'Atlantique, si vous me le permettez, monsieur le président, je voudrais que le Ministre me dise si la rationalisation des transports aériens dans cette région vient toujours au premier rang de ses préoccupations?

**M. Lang:** Monsieur le président, je persiste à croire qu'il est très important que toutes les régions du pays soient dotées de services de transport efficaces. Cela reste donc dans nos objectifs et, pour moi, c'est une priorité.

**M. Harquail:** Je saisis l'occasion pour vous dire combien j'apprécie ce que vous avez réalisé dans la région de l'Atlantique. Je reviens bien sûr aux questions que j'ai déjà posées ici sur la liaison quotidienne entre les quatre provinces de l'Atlantique de même que sur les services de transport à l'intérieur du Nouveau-Brunswick. Je suis curieux de savoir si vous pouvez nous dire quoi que ce soit sur les négociations entre Nordair, EPA et Québecair, dont parle la presse. Pouvez-vous nous dire ce soir où en est cette proposition?

**M. Lang:** Il est difficile de donner beaucoup de détails en public dans la mesure où les négociations et les discussions sont rendues à une phase qui risque d'être assez délicate. En ce moment, nous cherchons à déterminer où se situe l'intérêt de ceux qui manifestent l'intention d'assurer le transport aérien, à l'échelle régionale, dans la moitié est du pays; à partir de là, nous espérons pouvoir déterminer les mesures à prendre afin



## [Texte]

be in making moves which assure that a good number of purposes are met. One is the potential for stronger regional service by having as efficient as possible a service provided by airline or airlines, but others include making sure that individual communities continue to get service, that the employees of the various airlines, almost without exception, who have performed well are considered, too, in any changes being contemplated. That does complicate what is an enough complicated situation, namely the position of shareholders, as such, with minority shareholdings in several of the different companies involved. At the moment we are really working our way through those complexities in the hope of satisfying the needs of shareholder, employee and towns and cities alike.

• 2140

**Mr. Harquail:** Thank you, Mr. Minister. I want to talk also about port development this evening with you but, before I leave passenger service in the Atlantic area, could I one more time ask, as an update on this occasion, assurances that, as you are the Minister, it will be your objective to try and find the solutions to the question of the linkage of the four Atlantic provinces, as well—and I want to bring in the VIA Rail—as saying that we will enjoy the same standard in class of service of VIA Rail in the Atlantic area as there will be in other parts of Canada?

**Mr. Lang:** Well, I certainly look forward to that in terms of the progression towards better equipment, the newer cars, even within the existing system, and the coming on stream over time of better trains and better equipment. Of course, at the present time we are in the process of analyzing, and CTC itself is, the reaction to its preferred plan for the Atlantic. I think, on the whole, the reaction has been fairly good but the CTC will no doubt be analyzing that and coming forward with its final plan very soon.

**Mr. Harquail:** Thank you. If I may, with respect to the National Harbours Board I know we were all waiting for the introduction and passage of the new Ports Policy but meanwhile I am wondering if once again I can get some indication or assurances from the Minister with respect to the rationale of port development. We know that the Port of Saint John has really made fantastic progress in the last five years or so, and in some areas it has surpassed the port of Halifax. That is a success story, and I suppose success brings some problems for that port in keeping up with the demand. That does not bother me too much because, the ports that I want to speak about, in terms of the port of Belladune and the port of Dalhousie, which are deep-water, year-round, ice-free ports, have a certain capacity as industrial ports, as specialized handling ports, and I would like to learn from you if it would be your disposition to have some direction given to the Department to look at this whole question and to have, where necessary, an evaluation or study carried out as to their potential and to become involved with the ongoing discussion that is underway now in the case of the Belladune port with the Chaleur Industrial Development Corporation and in the case of the Dalhousie port with the Restigouche Development Corporation. Things are starting to happen there and, in the case of

## [Traduction]

de réaliser un grand nombre des objectifs. Entre autres choses, on vise à renforcer les transports régionaux par l'intermédiaire d'un service aérien aussi efficace que possible et qui serait assuré par une ou plusieurs compagnies; nous voulons aussi que soit maintenu le service dans toutes les localités et que tout changement envisagé tienne compte des employés des diverses compagnies aériennes dont on est satisfait. Cela complique une situation déjà complexe, à savoir la position des actionnaires ayant une participation minoritaire dans plusieurs des compagnies intéressées. Nous travaillons actuellement à résoudre tous ces problèmes en vue de répondre aux besoins des actionnaires, des employés et des villes.

**M. Harquail:** Merci, monsieur le ministre. Je veux également parler de l'aménagement des ports, mais avant de laisser le sujet du service-voyageurs dans la région atlantique, je voudrais obtenir l'assurance qu'en tant que ministre vous allez essayer de trouver des solutions au problème de la communication entre les quatre provinces atlantiques et que vous allez faire en sorte que la qualité du service de VIA Rail soit la même dans la région atlantique que dans les autres régions du Canada.

**M. Lang:** C'est certainement ce que j'espère avec l'introduction d'un matériel plus perfectionné, de nouveaux wagons, sous le système actuel et sous le système à venir. Nous en sommes actuellement à analyser, au même titre que la CCT, la réaction au plan préférentiel pour la région atlantique. Nous pouvons dire que jusqu'ici la réaction a été assez favorable, mais la CCT voudra sûrement l'examiner davantage avant de présenter un projet définitif. Ce sera sûrement bientôt.

**M. Harquail:** Merci. En ce qui concerne le Conseil des ports nationaux, nous sommes tous actuellement dans l'attente de cette nouvelle politique sur les ports. Entre-temps, je me demande si je ne pourrais pas obtenir quelques garanties du ministre relativement à l'aménagement de certains ports. Le port de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick a fait des progrès immenses au cours des cinq dernières années; à certains égards, il surpasse le port d'Halifax maintenant. Ce succès cependant entraîne avec lui des problèmes, en ce sens que le port doit satisfaire à la demande. Je n'ai aucune crainte, cependant, puisque des ports comme le port de Belladune et le port de Dalhousie, qui sont des ports en eau profonde, ouverts à l'année longue, sans glace, ont une certaine capacité industrielle et spécialisée. Je voudrais savoir si vous seriez enclin, quant à vous, à demander à votre ministère d'examiner toutes ces questions et au besoin de mener une étude sur les possibilités qu'offrent ces ports; le ministère pourrait également s'impliquer dans les discussions en cours avec la Société d'expansion industrielle de la Baie des Chaleurs, relativement au port de Belladune, et la Société d'expansion de Restigouche, relativement au port de Dalhousie. Ces ports deviennent de plus en plus intéressants. Dans le cas du port de Dalhousie, en plus du papier journal de l'*International Paper* et du minerai de fer, il

## [Text]

Dalhousie port, in addition to the newsprint that is shipped by International Paper and ore, two firms have indicated interest in shipping potatoes from that port. In the case of the Belladune port, in addition to the ore and fertilizer, and other commodities that are shipped there, Shell Oil have made it now a petroleum port, and we know that the American Potash Company may very well be interested in looking at that port if other ports are not ready to handle them, if some existing facilities they have, the Brunswick Mining and Smelting have in place now.

So, with all these factors spread out before you, Mr. Minister, I am wondering if you would be prepared this evening to give an indication that you would give some direction to your people in that area to encourage the National Harbours Board to take a closer look and pay closer attention to the planning and development of Belladune port and, on the ministry side, to as well look at the planning and development for the Dalhousie port, to be ready to handle these commodities that could be shipped over the side there, and as well to be in a position to accommodate anything that, say, the port of Saint John would not have the capacity to handle.

**Mr. Lang:** Well, Mr. Chairman, I do not think it will surprise you to hear that it is not the first time Mr. Harquail has spoken to me about the interests he has in the Belladune and Dalhousie ports and the need to look carefully at them. I think I can give him some reassurance about that. In a sense his reference to Saint John and Halifax is a happy one, looking over at these other two ports, because really our policy has been to be as evenhanded as possible in offering potential for development in both places, and so in fact both of them are growing and expanding. It may be that Saint John is foreseeing even more immediate additional growth but we have another container facility going on in Halifax. So both are going ahead as we try to make sure that they have the facilities to deal with what should naturally and for the benefit of the whole of the country and those regions come through those ports. In the same way, the issue could arise in relation to the potential of Dalhousie and Belladune, and what I can tell Mr. Harquail tonight, Mr. Chairman, is that I will make sure that in the examination of the potential of this area and the port facilities, neither Belladune nor Dalhousie are overlooked as offering possible service to that area in the future, and that can quite possibly happen with both of them having an interesting role to play.

• 2145

**The Chairman:** Thank you, Mr. Harquail.

Mr. Murta.

**Mr. Murta:** I would like to ask the Minister a few questions in the whole area of air fares.

My first question is—and I suppose we could foresee this coming with American deregulation that took place some time ago, that there would be pressure brought to bear on Canada to allow more American north-south flights into Canada because of the cheaper fares and the potential market. The press in the last two or three days have carried some stories on this whole question of deregulation, and I suppose that in some

## [Translation]

est maintenant question des pommes de terre. Deux sociétés se disent intéressées. Pour ce qui est du port de Belladune, il y a déjà le minerai de fer, les engrais et d'autres denrées. Maintenant, Shell Oil désire utiliser le port pour son pétrole et l'*American Potash Company* pourrait y venir si les autres ports refusent de la recevoir. La *Brunswick Mining and Smelting* y a déjà des installations.

Je me demande donc, monsieur le ministre, si vous êtes prêt à vous engager ce soir à demander à vos fonctionnaires dans cette région d'inciter le Conseil des ports nationaux à prêter plus d'attention à la planification et à l'aménagement du port de Belladune ainsi que du port de Dalhousie, de façon à ce que toutes ces denrées puissent y être débarquées et de façon à ce que l'activité dont le port de Saint-Jean ne peut s'occuper y soit dirigée.

**M. Lang:** Monsieur le président, vous ne serez pas surpris d'apprendre que ce n'est pas la première fois que M. Harquail me parle de son intérêt pour les ports de Belladune et de Dalhousie et de la nécessité de leur prêter une attention accrue. Je puis le rassurer dans une certaine mesure. Il a bien fait de parler des ports de Saint-Jean et d'Halifax. Notre politique en effet a toujours été d'essayer de les développer également. Ils croissent tous les deux. Le port de Saint-Jean a peut-être une croissance plus immédiate, mais il est prévu au port d'Halifax d'autres installations pour les conteneurs. En définitive, les deux ports vont bien. Nous essayons de les doter des installations nécessaires afin qu'ils aient la part qui leur revient pour le plus grand bien de la région et du pays tout entier. Dans la même veine, relativement aux possibilités qu'offrent les ports de Dalhousie et de Belladune, je puis assurer M. Harquail que ces ports ne seront pas oubliés lorsqu'il s'agira d'examiner les services qu'ils peuvent offrir à l'avenir pour toute la région. Dans ce contexte, il se pourrait qu'ils soient appelés à jouer un rôle très intéressant.

**Le président:** Merci, monsieur Harquail.

Monsieur Murta.

**M. Murta:** Je voudrais poser quelques questions au ministre relativement aux tarifs aériens.

Ma première question a trait aux pressions exercées sur le Canada, et je suppose qu'il fallait s'y attendre après la libéralisation des règlements survenus aux États-Unis il y a quelque temps, pour qu'il permette un plus grand nombre de vols américains nord-sud au Canada, vu les tarifs plus économiques et les possibilités du marché. La presse depuis quelques jours parle beaucoup de toute cette question de la libéralisation des



*[Texte]*

respects the threat it may or may not pose to Canadian airlines and the travelling public—I would suspect that the average traveller would look upon it as a godsend, really, to get cheaper air fares.

What will be the government's position? As I understand it, there will be bilateral discussions taking place later this month between Canada and the United States on this question, or this will be one of the questions brought forward.

I also understand that because of a 1974 agreement, one country can unilaterally in effect block—in this case, Canada has been accused anyway of blocking any attempt by the United States air authorities and specifically airlines to fly into Canada.

Can the Minister give us what we can expect from the government in terms of a position on this? Will it be maintained, or can the travelling public in this country look forward to cheaper air fares between here and the United States?

**Mr. Lang:** The bilateral agreements we have lead to applications from time to time by carriers within their own country or into the other country seeking to provide service, and the regulatory body then decides whether or not there are questions which rise out of that in relation to the implications for all the air service involved. That happened in this particular case, with some American proposals which the Canadian Transport Commission felt required further consultations before being implemented or finally disposed of, and that did lead to some suggestions of consultations. I think we waited for a number of months. I think it was as early as September or October or so, maybe November, when we proposed consultations to the United States and several months later had a reply, and now we are talking about discussions in April about the question of charter carriage into our respective countries and what implications it has for our bilateral.

Of course, when Mr. Murta says, because we want cheaper fares between our countries, he should note that we have got a good deal of that now with the kind of proposals at least which have come forward from Air Canada and Canadian Pacific to put very much a charter kind of traffic onto some of their regular scheduled carriers at very attractive rates.

**Mr. Murta:** I agree with the Minister on that, but getting back to the specific question, I guess the question is basically, will the government be entertaining and be amenable to what will no doubt be requests by American airlines to allow cheaper flights between our two countries?

**Mr. Lang:** From the government's point of view, that really is premature in advance of the examination of the specific proposals, and particularly that examination first of all by the Canadian Transport Commission. The Commission, after all, examines proposals like that inside Canada too and is charged with trying to determine whether the public interest will be served by different kinds of service.

• 2150

The same kinds of issues arise even within the framework of the bilateral. I would say that in the initial stage it is an

*[Traduction]*

règlements et de la menace qu'elle peut comporter pour les sociétés aériennes canadiennes et le public voyageur, quoique celui-ci considère sûrement comme providentiels ces tarifs réduits.

Quelle est l'attitude du gouvernement? Si je comprends bien, il y aurait ce mois-ci des entretiens entre le Canada et les États-Unis sur cette question ou du moins ce serait l'une des questions qui serait abordée.

Je crois savoir également qu'en vertu de l'accord de 1974 un pays peut procéder unilatéralement. Le Canada est d'ailleurs accusé de bloquer toute tentative de la part des services aériens américains et des sociétés aériennes d'effectuer des vols au Canada.

Le ministre peut-il indiquer au Comité ce que le gouvernement entend faire à ce sujet? Entend-il rester sur ses positions ou le public voyageur canadien peut-il s'attendre de profiter de tarifs aériens plus économiques entre le Canada et les États-Unis?

**M. Lang:** Des accords bilatéraux auxquels nous sommes partie prévoient que des demandes doivent être faites par les transporteurs qui veulent assurer un service à l'intérieur de leur propre pays ou de l'autre pays. L'organisme de réglementation concerné décide alors des conséquences de ces demandes sur le service aérien dans son ensemble. Dans ce cas-ci, certaines propositions américaines ont amené la Commission canadienne des transports à demander des consultations avant qu'une décision finale ne soit prise. Dès lors, il a été question de consultation entre nos deux pays. C'est en septembre, en octobre ou en novembre que nous avons proposé des consultations avec les États-Unis. Il a fallu plusieurs mois pour que nous obtenions une réponse. Nous parlons maintenant d'entretiens en avril sur toute cette question des vols nolisés et de leurs conséquences sur nos accords bilatéraux.

Lorsque M. Murta parle de tarifs plus économiques entre nos deux pays, il doit se rappeler que la situation n'est pas si mauvaise avec les dernières propositions d'Air Canada et de CP Air visant à utiliser leurs avions réguliers pour des vols nolisés à des tarifs très intéressants.

**M. Murta:** Je suis bien d'accord avec le ministre, mais ce que je veux savoir, c'est si le gouvernement verra d'un bon œil les demandes des sociétés aériennes américaines en vue d'effectuer des vols plus économiques entre nos deux pays.

**M. Lang:** Le gouvernement doit attendre d'avoir pris connaissance des propositions précises et de les avoir examinées par l'entremise de la Commission canadienne des transports. C'est la Commission en effet qui est chargée d'examiner ce genre de proposition touchant le transport aérien au Canada et de décider si l'intérêt public est servi par telle ou telle activité.

Le même genre de question est soulevé dans le cadre des accords bilatéraux. Dans l'ensemble, cependant, il appartient à

[Text]

attempt or a need by the Canadian Transport Commission to determine what the public interest is in relation to specific proposals and their over-all implication for other kinds of service. The government does not ordinarily try to turn its mind to specific proposals like that at that stage until the CTC has examined them.

**Mr. Murta:** I see. I would certainly think the public interest—depending, I suppose, on who is the public—if you a traveller, obviously the public interest is in the cheapest and best kind of air fares and travel arrangements possible. I suppose if you are a carrier you might have a tendency to look at it in a different light.

**Mr. Lang:** There is a third public you may be forgetting and that is the public existing in some smaller town where easy charter services cannot be offered and where charter operations are being driven to a marginal state by the nature of operations. Those other services no longer are provided. I do not say that does happen but I say it can happen. I say it is a concern the Canadian Transport Commission, I think, properly has in making sure that in a country like Canada, smaller towns and cities are served too and not just Vancouver, Toronto and other . . .

**Mr. Murta:** In the low fares that have been introduced and the overwhelming response by the public which was to be expected certainly when they were introduced, is there thought given to either re-introducing the same kind of fare, for example, for the fall months, or is there any indication there is any thought being given to maintaining this kind of air fare throughout the whole travelling period in Canada rather than just limiting it to the times of year, the months, at the present time.

**Mr. Lang:** I rather think the carriers are going to be giving much vigorous thought to all the alternatives as this unfolds because they will want to continue to fill seats which is one of the interests I certainly share with them because full seats mean a spreading of costs, more passengers and a potential lowering of costs. I am not going to try to predict though at this stage what steps will come next in this quest for ways of combining efficient service, lower fares and, in effect, better returns for the airlines by combining those two things.

**Mr. Murta:** I think it is probably, certainly from my point of view anyway, one of the greatest disservices that we have done in this country—and I say “we” collectively, I suppose, as a government—by not allowing CP Air to be able to compete on an effective basis with Air Canada across the system. CP has applied to fly the trans-Canadian route from Vancouver to Halifax. Could the Minister give us an indication of the status of that application and could we be optimistic in expecting that they will be granted the flights across Canada so we do not have this kind of silly situation where CP Air has to come through Winnipeg at 4 o'clock or 4.30 in the morning because of the turnaround in Montreal.

**Mr. Lang:** There is an application before the Canadian Transport Commission right now on the flight to Halifax and I could not properly comment on how those proceedings are going at this stage. I think the government did its part in making clear that it saw no impediment to that application

[Translation]

la Commission canadienne des transports de décider si certaines propositions sont dans l'intérêt public et de voir si elles ont des conséquences sur les autres services. Habituellement, le gouvernement n'essaie pas de prendre une décision sur ce genre de proposition avant que la CCT ne l'ait examinée.

**M. Murta:** Je vois. Je pense que l'intérêt public . . . Tout dépend de ce qu'on entend par l'intérêt public. Il est évident que le voyageur est intéressé à obtenir les tarifs aériens les plus économiques et les conditions les plus avantageuses. Les transporteurs, pour leur part, voient les choses différemment.

**M. Lang:** Il y a un troisième public que vous oubliez et c'est le public des petites localités qui ne peut profiter de vols nolisés avantageux. Les vols nolisés à ces endroits ne peuvent être que marginaux. Bientôt, les services réguliers n'existeront plus. C'est un danger. La Commission canadienne des transports, à juste titre, je crois, doit s'assurer dans un pays comme le Canada que les petites localités sont desservies et non seulement les grands centres comme Vancouver, Toronto et . . .

**M. Murta:** Avec ces nouveaux tarifs économiques et la réaction convaincante du public, à laquelle il fallait s'attendre, d'ailleurs, est-il question de reprendre ce système à l'automne, par exemple? Songe-t-on à maintenir ces tarifs tout au long de la saison au Canada et non pas seulement à certains époques de l'année, au cours de certains mois?

**M. Lang:** Je pense que les transporteurs examineront de très près toutes les possibilités au fur et à mesure où les résultats de cette mesure se concrétisent. Ils voudront continuer de remplir les sièges vides puisque c'est leur intérêt. Si tous les sièges sont occupés, les coûts sont répartis, il y a plus de passagers pour assumer les coûts. Je ne suis pas en mesure cependant de prédire ce qui pourra se passer à la suite de cette tentative par les sociétés aériennes de combiner un meilleur service et des tarifs plus bas avec un meilleur rendement pour elles.

**M. Murta:** J'estime pour ma part que l'un des plus grands torts que nous ayons causé au pays, je dis « nous » en parlant du gouvernement, a été d'interdire à CP Air de faire une concurrence efficace à Air Canada pour l'ensemble du système. Le CP a demandé d'avoir des vols transcanadiens de Vancouver à Halifax. Le ministre peut-il indiquer où en est cette demande et est-il optimiste quant à une réponse favorable? Pouvons-nous nous attendre à ce que ces vols soient permis de façon à ce que CP Air n'ait plus à passer par Winnipeg à 4h00 ou 4h30 du matin du fait que le point de retour est Montréal. C'est une situation tout à fait ridicule.

**M. Lang:** Je sais que la Commission canadienne des transports est saisie d'une demande en vue de vols vers Halifax. Je ne suis pas en mesure à ce moment-ci d'en parler. Le gouvernement a fait sa part en indiquant qu'il n'y voyait aucun inconvénient. Je ne veux pas conjecturer sur le bien-fondé des



[Texte]

going forward. I did not try to prejudge the arguments which might come from other carriers about whether it was a good thing or a bad thing to allow it to happen. There are other carriers including, for instance, APA, who may have a position on that kind of thing but I am not judging that either by saying so. I am simply observing that as it is before the Commission I think I ought not to comment upon the application as such.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Murta. Miss Campbell.

**Miss Campbell:** Thank you, Mr. Chairman. I would now like to turn to ferry services. We have not talked on that at all evening. I notice that in the 1977-78 expenditures the ferry services operation of CN Marine was \$120 million and a few other hundred thousand. In 1978-79 it was \$105 million, and in the 1978-80 Estimates it is \$188—pretty close to \$119. We have quite a difference between 1977-78 and 1978-79. Both last year and this year, if I am not mistaken—this past year in particular, 1978, was a record year for passengers carried in cars as well as freight-trucks and tractor-trailers, on CN Marine in the east.

• 2155

Where did the decrease come, last year? I do not want to waste all my five minutes on—I just wonder if there was any specific area why we had a decrease of \$15 million.

**Mr. Lang:** Mr. Giroux might be able to comment on that. We had a number of factors going on at once, as we were reorganizing the ferry system. Just as in the last increase, we have included some new factors such as depreciation and profits. I am not sure in this particular switch from the one year to the other whether that is as much a change in service. I think we may have had one ferry not in service at the time there, and that may have made a difference.

**The Chairman:** Mr. Giroux, who is the Administrator, Canadian Surface Transportation, will comment.

**Mr. R. Y. J. Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration):** I really do not have the detailed explanation for the decrease from 1977-78 to 1978-79. I can provide you, however, with details on what is the increase from 1978-79 to 1979-80. It is basically to introduce the new relationship between the Department and CN Marine Inc., by which CN Marine will be providing specific ferry services on a contract basis for each service, whereas in the past the Department was picking up the actual operating deficits of CN Marine.

The big change, you will notice out of other parts of the Estimates, is that the capital expenditures the Surface Transportation Program was providing towards the ferry services will now be part of the capital program of CN Marine and there will be in effect, we hope by April 1, a transfer of the existing assets. And using the base of last year of \$99 million, one of the additional costs will be to recognize depreciation on

[Traduction]

arguments pour ou contre présentés par les autres transporteurs. L'APA, par exemple, a un argument à faire valoir à cet égard. Je ne veux pas m'avancer. C'est à la Commission et non à moi de se prononcer.

**Le président:** Merci, monsieur Murta. Mademoiselle Campbell.

**Mlle Campbell:** Je voudrais parler des traversiers. Il n'en a pas été question ce soir. Je remarque dans les prévisions budgétaires de 1977-1978 un montant d'un peu plus de 120 millions de dollars au titre du service de traversier de CN Marine. Dans les prévisions de 1978-1979, le montant est de 105 millions de dollars et dans celles de 1979-1980, de 118 millions de dollars, tout près de 119 millions de dollars. La différence est donc considérable entre 1977-1978 et 1978-1979. Les deux dernières années, en particulier l'année 1978, ont été des années record pour ce qui est du nombre de passagers dans des autos, du nombre de camions de transport et de camions-remorques à bord des traversiers de CN Marine dans l'est.

Comment expliquer la diminution des crédits l'année dernière? Je ne veux pas passer 5 minutes sur cette question. Je me demande seulement s'il y a un fait précis qui explique cette réduction de 15 millions de dollars.

**M. Lang:** M. Giroux voudra peut-être expliquer davantage. Un certain nombre de facteurs sont intervenus au cours de la réorganisation du service de traversier. Comme pour la dernière augmentation, nous avons inclus des facteurs comme l'amortissement et les profits. J'ignore si la différence d'une année à l'autre traduit un changement dans le service. Il se peut qu'il y ait eu un traversier qui n'ait pas été en service à un stade quelconque. C'est peut-être l'explication.

**Le président:** Monsieur Giroux, l'administrateur des transports canadiens de surface, désire ajouter quelque chose.

**M. R. Y. J. Giroux (administrateur, Administration des transports canadiens de surface):** Je n'ai pas vraiment d'explication détaillée pour cette réduction survenue en 1978-1979 par rapport à 1977-1978. Je puis vous éclairer, cependant, sur les raisons de l'augmentation survenue entre 1978-1979 et 1979-1980. Il s'agit essentiellement d'instaurer de nouveaux liens entre le ministère et CN Marine. CN Marine fournira maintenant le service de traversier à contrat. Auparavant, le ministère prenait à sa charge le déficit d'exploitation réel de CN Marine.

Le changement le plus important que vous pourrez constater à partir des prévisions budgétaires a trait au fait que les dépenses de capital qu'assumait le programme des transports de surface pour le service de traversier seront incluses dans le programme de capital de CN Marine. Nous espérions pouvoir transférer cet actif d'ici le 1<sup>er</sup> avril. Le montant ayant été de 99 millions de dollars l'année dernière, nous devons ajouter

[Text]

those assets. This accounts for about \$8.2 million of the additional increase.

There will also be a 3 per cent, for next year, profit built into the . . .

**Miss Campbell:** No, that is not what I asked.

**Mr. Giroux:** . . . contract proposals.

**Miss Campbell:** I do not have that much time, so perhaps you would like to send me . . .

**Mr. Giroux:** Yes, I will.

**Miss Campbell:** . . . as soon as possible; I hate . . .

**Mr. Lang:** Yes. I will do that, Colleen.

**Miss Campbell:** . . . what those contracts are in terms of the difference.

But I am just wondering: normally, you have an increase each year.

**Mr. Giroux:** Yes.

**Miss Campbell:** I would say you are estimating a decrease for the coming year, over at least 1977-78. In 1978-79 there was one ferry which did not operate. I would like to know what decrease in service you foresee CN having to produce on the East Coast. Is there a decrease in any of the servicing on the East Coast because of that Estimate?

**Mr. Giroux:** May I add to that?

**The Chairman:** Mr. Giroux.

**Mr. Lang:** I think not next year over this year.

**Mr. Giroux:** That is right. We do not foresee any decrease in service next year . . .

**Miss Campbell:** But do you see . . .

**Mr. Giroux:** . . . from the base of 1978-79 to 1979-80. What I was trying to explain to you was the increase in cost, which was really profit allowance, depreciation, and other expenses like insurance and so on.

**Miss Campbell:** Are you putting a cap, if you want to call it that, on CN, in its operating expenditures? Is that what you are trying to do in the next few years?

**Mr. Giroux:** Yes, we are trying to bring definitely under a more manageable control the operating expenditures under CN by determining in advance the cost of each of the services.

**Miss Campbell:** And do you allow yourself any leeway if they go over? I mean for coming back and . . .

**Mr. Lang:** Well, perhaps I should explain that. We will be expecting them to provide a certain standard of service. There is not an intention for them to drop below that because of anything that happens to their costs. But our arrangements with them will tend to be a pre-arranged amount, where they can improve upon it if possible. If they do not, and they go below that, and are more costly than has been pre-arranged with them, then that is their problem, whereas, if they make some profit, that can also be to their credit; but, the level of service they must provide is predicted. So we are trying to encourage a spirit of good management which will produce the

[Translation]

l'amortissement. Nous en arrivons à un montant de 8.2 millions de dollars d'augmentation.

Il y a également une marge de profit de 3 p. 100 prévue . . .

**Mlle Campbell:** Ce n'est pas la question que j'ai posée.

**M. Giroux:** . . . dans le contrat.

**Mlle Campbell:** Je n'ai pas beaucoup de temps. Vous pourriez m'envoyer . . .

**M. Giroux:** Je le ferai.

**Mlle Campbell:** . . . les détails le plus tôt possible. Je n'aime pas beaucoup . . .

**M. Lang:** Nous procéderons de cette façon, mademoiselle Campbell.

**Mlle Campbell:** . . . la différence qu'entraîne ce contrat.

Normalement, si je comprends bien, il y a augmentation tous les ans.

**M. Giroux:** Oui.

**Mlle Campbell:** Il y a diminution pour l'année qui vient par rapport à 1977-1978. En 1978-1979, il y a eu un traversier qui n'a pas été en service. Je voudrais savoir dans quelle mesure il y aura diminution du service par CN Marine sur la côte est. Ces prévisions budgétaires signifient-elles une diminution du service à cet endroit?

**M. Giroux:** Puis-je ajouter quelque chose?

**Le président:** Monsieur Giroux.

**M. Lang:** Il n'y a pas de diminution pour l'année qui vient par rapport à cette année.

**M. Giroux:** En effet. Nous ne prévoyons pas de diminution du service pour l'année qui vient . . .

**Mlle Campbell:** Mais prévoyez-vous . . .

**M. Giroux:** . . . pour 1979-1980 par rapport à 1978-1979. J'essayais de vous expliquer que l'augmentation des coûts était due à la marge de profit permise, à l'amortissement et à d'autres coûts comme l'assurance.

**Mlle Campbell:** Fixez-vous un plafond aux dépenses d'exploitation de CN Marine? Est-ce votre intention pour les années qui viennent?

**M. Giroux:** Nous tentons d'instaurer un meilleur contrôle sur les dépenses d'exploitation de CN Marine en fixant d'avance le coût de chacun des services.

**Mlle Campbell:** Vous êtes-vous accordé une marge de manœuvre? Si CN Marine revient . . .

**M. Lang:** Permettez. Nous nous attendons à ce que CN Marine maintienne un certain niveau de service. Il n'est pas question pour CN Marine de réduire son service par suite des coûts. Nous avons voulu fixer les coûts d'avance, mais si c'est possible, CN Marine doit améliorer le service. S'il n'y a pas d'amélioration et si les coûts sont plus élevés que prévu, c'est leur problème; par contre, s'ils n'épuisent pas les fonds, c'est eux qui en profitent. Quoi qu'il arrive, la qualité du service doit être maintenue. Nous essayons de favoriser une bonne administration pour produire les meilleurs résultats possibles.



[Texte]

best possible result. We do still set the services, as we do also the ...

• 2200

**Miss Campbell:** Is there any way that we can see what you are setting for that service?

**Mr. Lang:** I would say, basically, that what has been in place is our standard, at the moment.

**Miss Campbell:** For instance, it is my understanding that CN has not recommended the use of any new ferries between the two ports of Yarmouth and Bar Harbour at this time, or an increased capacity, but they have recommended that there be an increase in the actual service this year of at least a week on each end. My understanding is that it is about a \$30,000 potential cost each week.

**Mr. Lang:** That is right.

**Miss Campbell:** In other words, it may not be that. It might be nothing, it may pay because it is at each end of the tourist season. I would like to impress on the Minister, and I am sure he is quite well aware of the pros and cons of trying to get one more week in the tourist season of the year, to have that boat running daily rather than three times a week, the middle of June and the middle of September. That \$30,000 is what it would cost if they did not get an increase in tourist on those days. It seems to me that it is worth a gamble, if that \$30,000 is going to bring in one week more of the tourist season, to that area. We have DREE funding for jobs and we have UIC cutting back and making the people in the seasonally-employed areas having to obtain those additional weeks. Then, for the potential of the \$30,000 investment—it may work and you may not have to pay it at all—why not gamble on that one year?

**Mr. Lang:** Let us separate two issues. First of all, we have to be as realistic as we can, and our rosy-coloured glasses can only be so rosy in calculating what the costs will be and then we have to make our judgments upon them and bargain with the situation and decide whether we can afford \$30,000 or \$60,000 as our gamble.

I should also say that you raise the increasing question of whether the province should have a greater involvement in this whole operation.

**Miss Campbell:** I did not raise that ...

**Mr. Lang:** No, you really raised it, and I am glad you did, because we have succeeded in having that greater involvement in ferry services now with British Columbia and with Newfoundland, and we are making the same kind of offer with the Province of Nova Scotia. So we look forward to that kind of co-operation.

**Miss Campbell:** I wish you luck with the new government ...

**The Chairman:** Thank you, Miss Campbell.

**Miss Campbell:** I do think you should consider that.

**Le président:** Monsieur Loiseleur.

[Traduction]

Nous fixons toujours des normes qui s'appliquent aux services, ainsi que ...

**Mlle Campbell:** Y a-t-il moyen de vérifier si les normes sont respectées?

**M. Lang:** Je dirais qu'elles le sont.

**Mlle Campbell:** On me dit, par exemple, que le CN n'a pas recommandé d'augmentation du nombre de traversiers reliant les ports de Yarmouth et de Bar Harbour, ni de la capacité des traversiers existants; il a toutefois recommandé que le service de cette année soit prolongé d'une semaine au début et à la fin de la saison. On m'a dit que le coût pourrait s'élever à \$30,000 par semaine.

**M. Lang:** C'est exact.

**Mlle Campbell:** Autrement dit, ce n'est pas certain. Il se peut que cela ne coûte rien; il pourrait même y avoir un profit, étant donné qu'il s'agit du début et de la fin de la saison touristique. Je suis certaine que le ministre est conscient des avantages et des inconvénients de prolonger d'une semaine la saison touristique et d'offrir un service tous les jours au lieu de trois fois par semaine de la mi-juin à la mi-septembre. Il n'en coûterait \$30,000 que si le nombre de touristes n'augmentait pas. Je crois qu'il vaut la peine de courir le risque, car les \$30,000 permettraient de prolonger d'une semaine la saison touristique dans la région en question. Le ministère de l'Expansion économique régionale nous a accordé des subventions pour engager du personnel et la nouvelle loi sur l'assurance-chômage a augmenté la période de référence pour les employés saisonniers. Il se peut que les \$30,000 soient récupérés. Pourquoi ne pas courir le risque?

**M. Lang:** Il s'agit de deux questions distinctes. D'abord, il faut être aussi réaliste que possible au moment de calculer les coûts; il faut ensuite exercer son jugement pour déterminer si nous pouvons nous permettre de risquer \$30,000 ou \$60,000.

D'ailleurs, on se demande de plus en plus si la province ne devrait pas participer davantage.

**Mlle Campbell:** Je n'ai rien dit ...

**M. Lang:** Au contraire, vous avez soulevé la question; j'en suis content, car nous avons réussi à augmenter la participation de la Colombie-Britannique et de Terre-Neuve dans les services de traversiers et nous avons offert à la Nouvelle-Écosse la possibilité de suivre leur exemple. Nous espérons ce genre de participation.

**Mlle Campbell:** Je vous souhaite beaucoup de chance avec le nouveau gouvernement.

**Le président:** Merci, mademoiselle Campbell.

**Mlle Campbell:** Je ne crois pas que ces considérations devraient entrer en ligne de compte.

**The Chairman:** Mr. Loiseleur.

## [Text]

**M. Loiselle:** Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, je voudrais revenir à la question soulevée par mon collègue, M. Roy, soit la question de l'Aéroport international de Mirabel. Je trouve que lorsque vous avec répondu à mon collègue, tout à l'heure, vous y êtes allé un peu trop poliment et je crois qu'il y a des choses qui devraient être dites et que vous ne dites pas.

Vous savez fort bien que depuis très longtemps, les députés libéraux du caucus essaient d'inciter le ministère des Transports à agir. Ils ont fait différentes représentations auprès du ministre pour qu'on fasse de Mirabel un aéroport international adéquat tel que prévu au départ. Il semble que le ministère des Transports se soit contenté de construire l'aéroport et de le doter d'un minimum de services et d'apparence de services. Il y a là des millions de dollars d'investis, et vous savez que l'opposition, semaine après semaine, vous reproche les millions de dollars de déficit annuel à Mirabel.

Je pense, monsieur le ministre, qu'il faut faire un effort supplémentaire pour permettre à Mirabel de s'ouvrir davantage. Entre autres, il va falloir prendre une décision, et je voudrais que vous me donniez votre opinion franche là-dessus, concernant le système de transport Express-Montréal-Mirabel.

Actuellement, on a un service qu'on pourrait appeler un cataplasme. Le service de la CUM est entravé par la circulation sur l'autoroute. Je la vois assez souvent parce que je voyage sur l'autoroute assez souvent. Ce n'est donc pas un service rapide; c'est un cataplasme, c'est un service qu'on donne mais ce n'est pas un service rapide. Je crois que vous devriez prendre position davantage parce que, dans un cas ou l'autre, le service rapide, si vous ne décidez pas de le faire cette année et si on conserve à l'aéroport de Mirabel son statut d'aéroport international, vous allez être pris pour le faire dans deux, ou trois ans.

Pourquoi ne pas offrir à la population immédiatement le service auquel elle a droit? Je voudrais que vous soyez assez spécifique à ce sujet.

• 2205

Je comprends que, hier ou avant-hier, le maire de Montréal a renchéri et c'est lui, je pense, qui a le crédit d'avoir soulevé cette possibilité. Mais ce n'est pas la première fois que vous entendez parler des plaintes des députés du Québec au sujet du service rapide qui doit être établi entre Montréal et Mirabel. L'aéroport de Mirabel, je n'ai pas besoin de vous dire tout ce qu'il peut apporter à l'économie de Montréal et des villes environnantes.

Mais je pense qu'actuellement, on y va trop doucement et on prend trop de temps à mettre en marche la phase 2. Je voudrais du même coup, monsieur le ministre, je voudrais que vous me suiviez, je voudrais que vous soyez explicite au sujet des intentions du gouvernement du Québec. Moi, dans mon esprit, c'est clair que le gouvernement du Québec ne veut pas collaborer du tout. Il va collaborer si vous décidez de leur transférer l'aéroport et les terrains de Mirabel.

Je pense qu'il faut être en avant d'eux et que le ministère des Transports . . . Cela vous fait sourire, mais au Québec, cela ne

## [Translation]

**Mr. Loiselle:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I would like to come back to the question raised by my colleague, Mr. Roy, concerning the Mirabel International Airport. I am afraid that in answering my colleague, you were a little too polite and that you did not say certain things that should have been said.

You know perfectly well that members of the Liberal caucus that have been trying to get the Minister of Transport to do something about this for quite some time. They have repeatedly asked the Minister to make Mirabel the efficient international airport it was meant to be. It seems to me that the Department of Transport has been satisfied with building an airport and providing it with a minimum of services or so-called services. Millions of dollars have been invested and you know that the Opposition attacks you week after week for Mirabel's multimillion dollar annual deficit.

I think, Mr. Minister, that we have to make a special effort to open Mirabel up. A decision has to be made about a possible rapid transit system between Mirabel and Montreal and I would like your frank opinion on this.

What we now have is a band-aid service. The CUM's service is slowed down by traffic on the autoroute. I know this because I take the autoroute fairly often. It is not a rapid transit system, it is a band-aid service; it is a transportation service, but not a rapid transit system. You are going to have to state your position more clearly, because if you do not decide to provide a rapid transit service and if you want Mirabel to keep its status as an international airport, you will have to do something about it in two or three years.

Why not provide the public with this service right away? I would like a specific answer.

I believe that yesterday or the day before yesterday, the Mayor of Montreal went one step further than you and I believe that he is the one who should get the credit for proposing a solution. This is not the first time Quebec Members have complained to you about the lack of a rapid transit system between Montreal and Mirabel. You are well aware of the economic advantages Mirabel could bring to Montreal and its surrounding municipalities.

I think that it is taking us too long to get on to phase 2. I would like you, Mr. Minister, to clearly state the Quebec government's intentions. It is clear to me that the Quebec government does not want to co-operate at all. It will co-operate if you decide to turn over Mirabel and the surrounding land to it.

I think that we have to be one step ahead of them and that the Department of Transport . . . you may find it funny, but we



## [Texte]

nous fait pas sourire, ça nous met le feu, nous. Je pense qu'il va falloir prendre le bœuf par les cornes, pour employer l'expression, poser des gestes concrets et ne pas attendre que ces gestes nous soient proposés par le gouvernement du Québec. Eux, ils sont là pour détruire les alliances entre Québec et Ottawa et je crois qu'on doit s'imposer pour montrer les intentions du gouvernement actuel sur la valeur et la vocation que l'on veut donner à Mirabel.

Je voudrais que vous me disiez cela. J'aurai un autre point à toucher par la suite, monsieur le ministre. J'aurais beaucoup d'autres choses à dire sur l'aéroport de Mirabel, mais je voudrais que vous répondiez de façon spécifique sur ces deux points-là.

**Mr. Lang:** I think I have to say that we cannot presume to act totally on our own even if we are not particularly happy with the attitudes or approach of a provincial government. There are certain things which we have to expect the province to do, and not somehow offer to do it instead if they do not. I think that would encourage lack of co-operation rather than the reverse. After all, we had the same kind of difficulty you might say in Ontario a while ago with another airport when the province did not want to continue what it had started to agree to do.

I am not in a position though to be very precise about the question of express system, rail system and so on, between Dorval and Mirabel just because our analysis is not complete. Our analysis is taking into account costs of surface transportation in trying to paint the broad picture, and at that point I will be ready to join in demands that the province do certain things and indicate what we are and properly ought to be willing to do as well. But until we have that information at this stage including our own view of when flights should be moved or when they should develop and grow in Mirabel, I am not really in a position to be more precise than that.

**M. Loiselle:** Oui mais, monsieur le ministre, j'insiste. Si le gouvernement du Québec ne veut pas collaborer, ce n'est pas le gouvernement du Québec qui en souffre actuellement, ce sont tous les passagers qui utilisent l'aéroport de Mirabel, que ces passagers soient Canadiens ou soient de l'extérieur. Il y a quelques semaines ou quelques mois, il y avait une émission de Radio-Canada au cours de laquelle on interrogeait des passagers qui venaient de l'extérieur au sujet des services existant à Mirabel. Probablement que certaines opinions peuvent être discutées mais, dans l'ensemble, elles étaient valables et on n'y donne pas les services adéquats aux usagers d'un aéroport international.

Je vois que vous essayez de vous défilier, ou que le ministère se défile derrière la possibilité que le gouvernement du Québec veuille, ne veuille pas, puisse ou ne puisse pas... Écoutez, tant qu'on aura ce gouvernement-là à Québec, on n'aura pas de collaboration. Qui en souffre? C'est la réputation de l'aéroport, la réputation du ministère des Transports par l'absence de services rendus aux usagers. Vous venez de me dire, en parlant de l'aéroport en-dehors de Toronto, à Pickering, que le gouvernement de l'Ontario l'a refusé. Étant du Québec, je suis très heureux qu'il l'ait refusé, mais je voudrais que le ministère des Transports fasse davantage pour l'aéroport de

## [Traduction]

in Quebec do not find it funny; it makes us mad. I think that we are going to have to take the bull by the horns, so to speak, and take action, instead of waiting for the Quebec government to tell us what to do. They are there to break down ties between Ottawa and Quebec and I think that the federal government's plans for Mirabel should be clearly stated.

This is one point I would like you to deal with. There is another one I would like to raise. I could say a lot more about Mirabel, but I would like specific answers to those questions.

**M. Lang:** Nous ne pouvons pas prendre des mesures unilatérales, même si nous ne sommes pas très contents de l'attitude ou de l'orientation du gouvernement provincial. Certaines mesures doivent être prises par la province et nous ne pouvons pas offrir d'agir à sa place si elle refuse de les prendre. Je ne crois pas que de telles méthodes favorisent la collaboration. Nous avons eu le même genre de difficulté en Ontario, lorsqu'il était question de construire un autre aéroport et la province n'a pas voulu poursuivre les négociations.

Je ne peux rien dire de précis au sujet du réseau de transport rapide ou du service de chemin de fer entre Dorval et Mirabel, car notre étude n'est pas encore terminée. Celle-ci porte, entre autres, sur le coût global d'un service de transport en surface; je pourrai éventuellement dire aux provinces ce qu'on exige et indiquer les mesures qui doivent être prises par le gouvernement fédéral. Mais avant que l'analyse ne soit étudiée des horaires et de l'évolution de Mirabel, ne soient complets, je ne peux rien vous dire de précis.

**Mr. Loiselle:** Yes, Mr. Minister, but I insist. It is not the Quebec government that suffers from its unwillingness to co-operate, but Canadian and overseas travellers who use Mirabel. Several weeks or months ago, there was a CBC program where passengers arriving on international flights were questioned about services offered at Mirabel. Of course, some of the opinions expressed were debatable, but on the whole, they were quite valid and it was concluded that the services provided were not up to the standards of an international airport.

I can see that the Minister is trying to hide behind the possibility that the Quebec government wants or does not want, can or cannot... listen, as long as that particular government is in power in Quebec, there will be no co-operation. And who is suffering? The airport's reputation and the Department of Transport's reputation, since they are not providing services to the users. You have just said that the government of Ontario rejected the airport that was to be built outside of Toronto, at Pickering. Coming from Quebec, I am very happy to see that it was turned down, but I would like the Department of Transport to do more for Mirabel so that we

## [Text]

Mirabel justement pour prouver qu'on peut donner des services à toute la partie est de l'Ontario. Il y a un lien direct qui pourrait se faire là. Mais on retarde, et c'est la réputation de Mirabel qui en souffre. Semaine après semaine, l'opposition vous le reproche à la Chambre des communes. Et on ne semble pas vouloir apporter beaucoup de changements et on ne semble pas vouloir s'embarquer trop vite dans la phase II. Mais les millions que le gouvernement a investi dans la construction de Mirabel prévoient et demandent que d'autres millions soient investis pour que Mirabel puisse remplir la vocation qu'on lui a tracée et que les usagers, je reviens toujours là-dessus, que les usagers puissent dire: Mirabel est un aéroport international qui donne du service; on peut se rendre de Montréal à Mirabel en peu de temps. Ce qui n'est pas le cas actuellement. Ce n'est pas le cas actuellement et c'est pour cela que la réputation de Mirabel en souffre. Je pourrais en dire beaucoup, mais le temps avance.

• 2210

J'aimerais souligner un autre point. Je fais cela vite. Sur le programme qu'on a reçu, je vois que le jeudi 29 mars vous parlerez de Via Rail. J'ai l'impression qu'il n'y aura plus de gouvernement le 29 mars et je voudrais toucher à un point au sujet de Via Rail. Actuellement le service de Via Rail a été amélioré, il n'y a pas de doute à ce sujet. Mais il y a un autre problème: il y a tellement de passagers maintenant qui font le trajet Ottawa-Montréal, j'en ai été témoin à plusieurs reprises et je suis en train d'obtenir d'autres informations. Les trains sont remplis et il existe ce qu'on appelle un *yard master* à Ottawa. Mais pour pouvoir rajouter un wagon au convoi faisant le trajet Ottawa-Montréal, il faut qu'Ottawa demande la permission à Montréal. C'est un *yard master*, un maître de cour, il doit avoir certains pouvoirs. Est-il obligé de s'adresser à Montréal pour lui demander: puis-je ajouter un wagon au train de Montréal-Ottawa, parce qu'il y a 40 passagers qui sont debout? Actuellement, on est obligé de fermer le wagon-restaurant pour y placer des passagers. Le service du wagon-restaurant n'est pas déjà trop élaboré, on ne doit pas l'enlever complètement parce qu'il y a trop de passagers.

Je suis d'accord pour dire qu'on a amélioré le service. Mais il faut l'améliorer davantage, parce qu'il y a des passagers qui font le trajet Montréal-Ottawa ou Ottawa-Montréal debout plantés dans un coin, ou dans le wagon à bagages. On m'a dit que dernièrement on est obligé de placer des passagers dans le wagon à bagages. C'est un non-sens, si cela est vrai. Je veux obtenir plus de renseignements à ce sujet. Quelqu'un qui fait un voyage Montréal-Ottawa dans un wagon à bagages n'est pas pressé de revenir à Ottawa par le train.

Vous trouvez cela drôle, mais ce n'est pas drôle, la situation n'est pas drôle. Après cela, on dit: le service des voyageurs en souffre, ce n'est pas bon, on a des critiques. C'est vrai qu'on a des critiques. Le service a été amélioré... Je ne vois pas le genre d'économie qu'on peut faire en enlevant un wagon ou en ne rajoutant pas un wagon supplémentaire lorsqu'il y a des passagers. J'aurais beaucoup à dire... mais le temps court...

**Mr. Lang:** I would just say I was only smiling because I thought that if the passengers in the baggage car were fortu-

## [Translation]

can prove that we are capable of serving eastern Ontario. A direct link could be made. But there are delays and Mirabel's reputation is suffering. The Opposition confronts us with this week after week in the House of Commons. And we do not seem to want to make any significant changes or rush into phase 2. But the millions that the government has invested in Mirabel require that other millions be spent so that Mirabel can fulfil its original purpose and the users will be able to say that it is an international airport which provides good service and that it does not take long to get to it from Montreal. As it now stands, this is not the case. And this is why Mirabel's reputation is suffering. I could raise many other points, but time is running out.

There is one other thing that I would quickly like to mention. I note that, according to our agenda, Thursday, March 29's sitting will be devoted to Via Rail. I do not think that the government will be sitting on March 29 and I would like to raise a point concerning Via Rail. There is no doubt that Via Rail service has improved. But there is another problem: many passengers now use the Ottawa-Montreal line; I have seen this several times myself and I am in the process of gathering other information. The trains are full and there is what is called a yard master in Ottawa. If he wants to add a car on the Ottawa-Montreal run, he has to ask permission in Montreal. He is the yard master and he should have a certain amount of authority. Should he have to ask if he can add a car to the Montreal-Ottawa run because 40 passengers are standing? The dining car has had to be closed because it is used for passengers. The dining car service is not all that adequate as it is, but it should not be eliminated to make room for more passengers.

I admit that there have been improvements. But there will have to be more, because there are passengers who have stood from Montreal to Ottawa or Ottawa to Montreal or made the trip in the baggage car. I have been told that recently, passengers were put in the baggage cars. It is ridiculous, but true. I would like more information on this. Someone who goes to Montreal in a baggage car is not in a hurry to come back to Ottawa by train.

You may find this funny, but it is not funny at all. The service suffers, it is not good, and there is criticism. And there has been criticism. The service has been improved, but I do not see how you can save money by taking away cars or not adding additional cars when there are more passengers. I have a lot to say but time is short.fh

**M. Lang:** Je souriais à la pensée que, si les passagers qui ont fait le trajet en wagon-bagages avaient eu la chance de vous



*[Texte]*

nate enough to have you there with your good humour, everybody would have been very happy.

**Mr. Loiselle:** Some had no good humour though.

**Mr. Lang:** I am glad you brought this to my attention and I will ask Via Rail about it.

**The Chairman:** If the Committee will permit me, since Mr. Loiselle may be very correct and we might not be here very much longer . . .

**Mr. Lang:** Is this Committee dissolving?

**The Chairman:** Not the Committee but maybe the government.

I would like just to say that it is a very important subject and I have written to the President of Via Rail. Mr. Lang, I think you should be aware that they seem to be trying to sabotage that Ottawa-Montreal run. For example, just last week there were two particular happenings. One of them concerned the train at 6.30 p.m. At 6.35 p.m. the train was not moving and we found out that the engineer had discovered that there was no oil in the engine, and they finally left at 7.15 p.m.

A couple of days later, 20 minutes late, they realized that they could not find an engine to put on the train. The passengers, as you can well appreciate, were very disgruntled and it is causing a very embarrassing situation. The trains are continuously late—and this is according to the conductors.

Sir, I would certainly appreciate it if you could pass on these thoughts. You have much more authority than we have. But it is a situation, as Mr. Loiselle says, that is not a laughing matter. We are going to lose a lot of those passengers if something is not done.

Thank you, sir, for appearing before us with your officials. This Committee is adjourned to the call of the Chair.

*[Traduction]*

avoir avec eux, avec votre bonne humeur, personne n'aurait eu à se plaindre.

**M. Loiselle:** Il y en avait qui n'étaient pas de bonne humeur.

**M. Lang:** Je suis heureux que vous ayez soulevé la question et je la transmettrai à Via Rail.

**Le président:** Si le Comité me le permet, étant donné que M. Loiselle a raison de dire que nous ne siégerons peut-être plus pendant très longtemps . . .

**M. Lang:** Le Comité doit-il cesser de siéger?

**Le président:** Pas le Comité, peut-être le gouvernement.

Je voulais simplement dire qu'il s'agit d'une question très importante et que j'ai écrit au président de Via Rail. Vous savez sans doute, monsieur Lang, qu'on semble vouloir saboter la ligne Ottawa-Montréal. La semaine dernière, par exemple, il y a eu deux incidents. Dans le premier cas, il s'agissait du train de 18h30. A 18h35, le train ne partait toujours pas et nous avons découvert qu'il n'y avait pas d'huile dans le moteur; le train est parti à 19h15.

Quelques jours plus tard, le même train avait vingt minutes de retard; on ne trouvait pas de locomotive! Les passagers étaient très insatisfaits et vous pouvez imaginer comme c'était gênant. Les chefs de trains eux-mêmes nous disent que les trains sont systématiquement en retard.

J'aimerais bien, monsieur, que vous transmettiez ces observations à Via Rail. Vous avez beaucoup plus d'autorité que nous. Mais, comme l'a signalé M. Loiselle, ce n'est pas drôle du tout. Si rien ne se fait, nous allons perdre beaucoup de passagers.

Merci, monsieur, d'avoir comparu avec vos hauts fonctionnaires. La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.









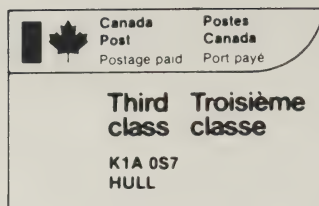












*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Department of Transport:*

Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;

Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration;

Mr. R. Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

### *Du ministère des Transports:*

M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens;

M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime;

M. R. Y. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface.



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Thursday, March 8, 1979

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 3

Le jeudi 8 mars 1979

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1970-80 Vote 1 under  
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980 Crédit 1 sous la  
rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Otto E. Lang,  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Otto E. Lang,  
Ministre des Transports

WITNESSES:

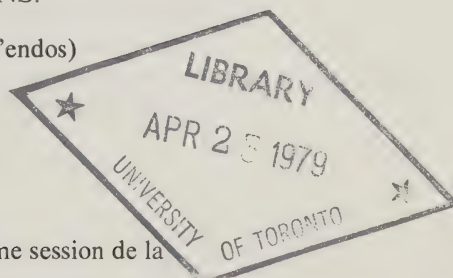
(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Fourth Session of the  
Thirtieth Parliament, 1978-79

Quatrième session de la  
trentième législature, 1978-1979



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

Béchar	Cadieu
Benjamin	Collenette
Campbell (Miss)	Gauthier ( <i>Ottawa-Vanier</i> )
( <i>South Western Nova</i> )	Harquail
Caouette ( <i>Villeneuve</i> )	Lapointe

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

Loiselle ( <i>Saint-Henri</i> )	Oberle
Masniuk	Roy ( <i>Laval</i> )
Mazankowski	Scott ( <i>Haliburton-</i> <i>Wentworth</i> )
Murta	Smith ( <i>Saint-Jean</i> )—(20)
Nowlan	

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, March 8, 1979:

Mr. Nowlan replaced Mr. MacKay;

Mr. Scott (*Haliburton-Wentworth*) replaced Mr. McKenzie;

Mr. Gauthier (*Ottawa-Vanier*) replaced Mr. Wood;

Mr. Smith (*Saint-Jean*) replaced Mr. Portelance;

Mr. Béchar

Miss Campbell (*South Western Nova*) replaced Mr. Baker (*Gander-Twillingate*).

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 8 mars 1979:

M. Nowlan remplace M. MacKay;

M. Scott (*Haliburton-Wentworth*) remplace M. McKenzie;

M. Gauthier (*Ottawa-Vanier*) remplace M. Wood;

M. Smith (*Saint-Jean*) remplace M. Portelance;

M. Béchar

M<sup>lle</sup> Campbell (*South Western Nova*) remplace M. Baker (*Gander-Twillingate*).



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 8, 1979  
(4)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

*Members of the Committee present:* Mr. Béchard, Miss Campbell (*South Western Nova*), Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Cadieu, Gauthier (*Ottawa-Vanier*), Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Masniuk, Mazankowski, McRae, Murta, Nowlan, Oberle, Roy (*Laval*), Scott (*Haliburton-Wentworth*) and Smith (*Saint-Jean*).

*Appearing:* The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration and Mr. R. Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, February 23, 1979, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980 (*See Minutes of Proceedings, Monday, March 5, 1979, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures under TRANSPORT.

Mr. Mazankowski moved,—That the Departmental Administration Program under Vote 1 be reduced by \$22,000 and that an interim report to this effect be made to the House of Commons no later than Tuesday, March 13th, 1979.

After debate, the question being put on the motion, it was, by a show of hands, negatived: YEAS 7; NAYS 8.

The Minister and the witnesses answered questions.

Mr. Murta proposed to move,—That the Minister of Transport be denied authority to spend any revenues during the fiscal year 1979-80 with respect to user charges for general aviation and that an interim report be presented to this effect to the House of Commons not later than Tuesday, March 13, 1979.

The Chairman reserved his decision.

Questioning was resumed.

At 11:00 o'clock a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 8 MARS 1979  
(4)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 45 sous la présidence de M. Campbell (président).

*Membres du Comité présents:* M. Béchard, M<sup>lle</sup> Campbell (*South Western Nova*), MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Cadieu, Gauthier (*Ottawa-Vanier*), Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Masniuk, Mazankowski, McRae, Murta, Nowlan, Oberle, Roy (*Laval*), Scott (*Haliburton-Wentworth*) et Smith (*Saint-Jean*).

*Comparaît:* L'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports.

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien et M. R. Y. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne du transport de surface.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 23 février 1979 relatif au Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980 (*Voir procès-verbal du lundi 5 mars 1979, Fascicule n° 1*).

Le Comité reprend l'étude du crédit 1—Administration du ministère—Dépenses de fonctionnement sous la rubrique TRANSPORTS.

M. Mazankowski propose,—Que le programme d'Administration du ministère, au crédit 1, soit réduit de \$22,000 et qu'un rapport provisoire à cet effet soit envoyé à la Chambre des communes au plus tard le mardi 13 mars 1979.

Après débat, la motion, mise aux voix, est rejetée par un vote à main levée par 8 voix contre 7.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

M. Murta propose,—Que le ministre des Transports ne soit pas autorisé à dépenser des revenus au cours de l'année financière 1979-1980 relativement aux frais des usagers de l'aviation générale et qu'un rapport provisoire soit présenté à cet effet à la Chambre des communes au plus tard le mardi 13 mars 1979.

Le président réserve sa décision.

L'interrogation se poursuit.

A 11 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)*

Thursday, March 8, 1979

*[Text]*

**The Chairman:** Order, please. We have a quorum. Unfortunately, the Minister has been delayed for a couple of minutes. Here he is. We were about to start and the Deputy Minister was kind enough to answer some of the questions, but we have the Minister with us.

We shall resume consideration of our Order of Reference relating to the main Estimates for the Fiscal Year Ending March 31, 1980. We shall resume consideration of Vote 1.

## Department of Transport

## Departmental Administration Program Budgetary

Vote 1—Departmental Administration, Operating expenditures—\$57,346,000

**The Chairman:** I would like to welcome the Honourable Otto Lang, Minister Of Transport, who is with us this morning to continue with questions and answers.

Before we proceed, I would like the members to be aware that the room is going to be occupied at 11 o'clock, so I will keep the 10-minute question and answer period as tight as possible. I would ask for the co-operation of the members to keep their questions short so that the answers can be given to them.

The first questioner on the list is Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman. It is unfortunate that the members of the Committee have to be penalized for the late arrival of the Minister. I am sure that he was very busy, but nevertheless we are 16 minutes into the Committee proceedings.

Mr. Chairman, the Minister and his officials have set out to discredit the interface study of 1976 which I have been talking about. The Minister of Transport first said he did not see the report, then he said it was a report that was dealing specifically with Inuvik, Fort McMurray and Fort St-John. If he had a chance to look at it by now he would realize that that is wrong.

We have been told further that the authors of the report were incorrect in stating that the deficiencies that were identified were part of a national problem. The Minister and his officials have said that that was not the case, that it was not a part of a national problem and, further, that the conditions that were identified were problems that did not exist in the Pacific region and specifically in Cranbrook.

Yet this report states, Mr. Chairman, and I quote from it, that operating rules should be established, and these are some very basic recommendations advanced in the interests of creating a safer climate in air transportation in Canada. They stated that:

Operating rules should be established to provide for orderly communications transfer, of arriving and departing IFR aircraft, between Aeradio and PAL-DCPC at locations where a Control Tower is not in operation. Such rules must accommodate the responsibilities associated

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)*

Le jeudi 8 mars 1979

*[Translation]*

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons quorum. Le ministre, malheureusement, a été retardé de quelques minutes. Bon, le voilà. Nous étions sur le point de commencer, et le sous-ministre a bien voulu répondre à quelques questions, mais voilà que le ministre est ici.

Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi concernant le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. Nous étudions le crédit 1er.

## Ministère des Transports

## Programme de l'administration centrale Budgétaire

Crédit 1er—Administration centrale— Dépenses de fonctionnement—\$57,346,000

**Le président:** Nous souhaitons la bienvenue à l'honorable Otto Lang, Ministre des Transports, qui continuera de répondre aux questions.

Avant de commencer, je tiens à rappeler aux députés que cette salle sera occupé par un autre groupe à 11h00, et je m'en tiendrai rigoureusement à un temps de parole de dix minutes. Je prie donc les députés de s'en tenir à des questions brèves afin qu'ils puissent entendre les réponses.

Le premier sur la liste est M. Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président. Il est malheureux que les membres du Comité soient pénalisés pour le retard du ministre. Je sais qu'il est très occupé, néanmoins, nous avons déjà perdu seize minutes.

Monsieur le président, le ministre et ses fonctionnaires cherchent à discréditer l'étude sur l'interface de 1976 dont j'ai parlé. Le ministre des Transports a dit d'abord qu'il n'avait pas vu ce rapport, ensuite il a dit que ce rapport traitait particulièrement de Inuvik, Fort McMurray, et Fort St. John. Si, finalement, il a vu ce rapport, il sait qu'il avait tort.

On nous a dit en plus que les auteurs de ce rapport se trompaient en déclarant que les lacunes identifiées faisaient partie d'un problème national. Le ministre et ses fonctionnaires m'ont dit que tel n'était pas le cas, que cela ne faisait pas partie d'un problème national, et de plus, que les conditions identifiées ne causaient pas de problème dans la région du Pacifique, et surtout pas à Cranbrook.

Pourtant, monsieur le président, ce rapport déclare qu'il faut établir des règlements, et ces recommandations fondamentales sont faites afin de créer un climat plus sécuritaire dans le transport aérien au Canada. Le rapport déclare ce qui suit:

Il faudrait établir des règlements pour assurer des communications ordonnées entre les radio de bord et le périphérique pour les avions qui décollent ou atterrissent aux instruments dans des aérodromes sans tour de contrôle. Ces règlements doivent tenir compte des responsabi-



**[Texte]**

with both Aeradio services and Air Traffic Control services.

I take that to mean to take it in its broadest sense. Then it goes on to state:

... standard, national solutions are considered to be possible, and essential in order to avoid any unnecessary multitude of different "Special Procedures" all over the country.

It also went on to say that:

... there is no stated requirement for local traffic co-ordination between ATC and Aeradio; there is no mandatory requirement for any VFR or IFR pilot to contact Aeradio; and the Centre Controller is not obliged to consider VFR traffic in controlling his IFR traffic.

• 0945

It goes on to describe a sort of no man's land outside a positive control zone. It describes this situation as clearly dangerous, and it has said that it is dangerous and the problem exists because of a lack of policy, national policy. It goes on to state that there is no national policy with respect to the establishment and operation of peripheral—direct controller-to-pilot communications facilities. It goes on to state that the policies and the procedures have not kept pace with developments in the air transportation industry. Then it goes on to call for a complete overhaul of the regulations, and they say this:

We believe that a policy... should contain clear, unambiguous provisions to accommodate the impact, on Aeradio services, of facilities and services operated by other components of CATA.

It goes on to say that:

We believe that any thorough re-evaluation of the role of Aeradio in the Canadian air transportation system...

I emphasize those words, "in the Canadian air transportation system"

... will result in substantial changes to policies governing the establishment and operation of Aeradio stations.

**The Chairman:** Excuse me, Mr. Mazankowski, could you tell me from what report you are quoting?

**Mr. Mazankowski:** I am reporting from the interface study of 1976, as I had indicated earlier in my comments, Mr. Chairman.

It goes on again to talk about the establishment and operation of air traffic services, peripheral communication facilities and the policy, and it points out that there is none. It says that:

When such a policy is developed, it should be such that PAL-DCPC utilization will integrate harmoniously with all associated CATA services. Very, very broad, Mr. Chairman.

And then, when we talk about publications and manuals, the Committee had this to say:

**[Traduction]**

lités relevant tant du service radio-aéronautique que du service de contrôle du trafic aérien.

Je pense qu'il faut interpréter cette recommandation dans son sens le plus large. Ensuite on lit ce qui suit:

... des solutions uniformes nationales sont possibles, et essentielles, afin d'éviter une multitude de différentes «procédures spéciales» inutile par tout le pays.

Ensuite on déclare:

... on ne trouve aucune exigence quant à la coordination du trafic local entre les contrôleurs et le service radio; les pilotes volant à vue ou aux instruments ne sont pas obligés de contacter le service radio de sorte que le contrôleur au centre ne peut pas tenir compte des vols VFR pendant qu'il contrôle les vols IFR.

Le rapport décrit enfin une zone grise à l'extérieur de la zone du contrôle positif. Il dit que cette situation est très dangereuse, et que ce problème est causé par l'absence d'une politique nationale. On déclare dans le rapport qu'il n'y a pas de politique nationale quant à l'établissement et au fonctionnement d'installations de communications directes entre le contrôleur et le pilote dans la zone périphérique. On déclare aussi que les politiques et procédures n'ont pas suivi l'évolution dans l'industrie des transports aériens. On exige enfin une révision complète des règlements:

Nous croyons qu'une politique... devrait contenir des dispositions claires et sans ambiguïté pour répondre aux répercussions sur le service de radio-aéronautique, des installations et des services exploités par d'autres éléments de l'administration canadienne des transports aériens.

Et plus loin:

Nous croyons que toute réévaluation complète du rôle du système de radio-aéronautique dans le système canadien des transports aériens...

Et je souligne ces mots, «dans le système canadien des transports aériens»

... entraînera des changements importants dans les politiques régissant l'établissement et le fonctionnement des stations radio-aéronautiques.

**Le président:** Excusez-moi, monsieur Mazankowski, pouvez-vous me dire quel rapport vous citez?

**M. Mazankowski:** Je cite le rapport sur les interfaces, de 1976, comme je l'ai indiqué plus tôt dans mes remarques, monsieur le président.

On mentionne de nouveau l'établissement et le fonctionnement des services de trafic aérien, et les installations de communication périphériques, et la politique, en indiquant qu'il n'en existe pas. Je cite:

Quand cette politique sera élaborée, l'utilisation du PAL-DCPC devrait s'intégrer harmonieusement avec tous les autres services associés de l'administration canadienne des transports aériens. Une recommandation très, très générale, monsieur le président.

Ensuite on y passe aux publications et aux manuels, et le comité avait ceci à dire:

## [Text]

"It is the opinion of this Committee that currently published information does not present an adequately clear description of air radio services or the procedures to be followed by pilots in using them."

Those are the concluding quotes that I wanted to make from that particular study, Mr. Chairman.

• 0950

In the face of all these comments, the Minister and his officials have tried to tell us that the committee report and the recommendations contained therein do not have national implications. And I certainly disagree. I must say further I am appalled that the Minister was not aroused sufficiently enough after the Cranbrook incident to ask for a full report from his officials vis-à-vis the adequacy or inadequacy of air regulations standards and procedures at uncontrolled airports—because if he had I am sure that he would have stumbled upon this report, and I consider it to be a dereliction of duty on his part. It is no wonder, sir, that some people are frustrated, some people who are charged with the responsibility of ensuring that air safety is upheld, and, charged with the responsibility of enforcing regulations, it is no wonder that they are frustrated. I was talking to a civil aviation inspector the other day who will remain nameless, but he said, I am so frustrated I feel like I am sitting on a bomb and I cannot do anything about it, that there is a malaise in the relations with the civil aviation inspectors and the management which has to be overcome and it has to be dealt with and dealt with quickly.

I read the task force report, the in-house study which was referred to earlier in the House of Commons, and it indicates that the enforcement is generally unco-ordinated and often haphazard. It goes on to say that there is no clear determination of the role inspectors are expected to play in the enforcement activity, and so on.

And, Mr. Chairman, we heard the Minister say that the airlines themselves should be charged and are, indeed, taking the responsibility of self-regulating themselves. He attempts to gloss over the situation by trying to suggest that all is well. Well, let us just look at Air Canada, for instance, Mr. Chairman. We had a major disaster involving a DC-9 in Toronto last summer. We have had various reports of tire failures. We have had the example of the fuel leak involving a DC-9 travelling between Montreal and Ottawa. We have had an incident involving a DC-8 skidding off the runway in Halifax in December. We have had the near miss here at Mirabel this past weekend involving a DC-9 which was on a training exercise and a 747 which was landing. We had a DC-8 last week that lost an engine in Toronto. Last night I just heard a report that a DC-8 on an approach on runway 15 or 13—I am not sure of the exact number, 15, I believe—in Halifax knocked off four bars of approach lights on the landing bars because it came in too low. Mr. Chairman, these are pretty clear examples that all is not well. I quote from the *Edmonton Sun* of February 22, a headline which states "you fly over Quebec at your own peril", a statement by the controllers. And, thanks to the good work of the parliamentary secretary, who went down to Cornwall and did a good investigation and

## [Translation]

«Le comité croit que les renseignements actuels publiés ne donnent pas une description assez claire des services de radio aériens ou des procédures que doivent suivre les pilotes qui les utilisent.»

Voilà donc les citations que je voulais extraire de cette étude, monsieur le président.

Même devant tous ces commentaires, le ministre et ses fonctionnaires ont voulu nous dire que le rapport du comité et de ses recommandations n'étaient pas d'envergure nationale. Je suis tout à fait en désaccord. En plus, je suis consterné que le ministre n'ait pas été suffisamment secoué, suite à l'accident à Cranbrook, pour exiger un rapport complet de ses fonctionnaires concernant la suffisance ou l'insuffisance des règlements, normes et des procédures sur le trafic aérien aux aéroports non contrôlés... car s'il l'avait exigé, je suis certain qu'il aurait trouvé ce rapport—je considère cela un manque de conscience de sa part. Il ne faut pas être surpris, monsieur, que certaines personnes, chargées de la responsabilité de maintenir les règlements sur la sécurité aérienne, et qui sont aussi chargées d'appliquer ces règlements, soient frustrées. Je parlais l'autre jour à un inspecteur de l'aviation civile, que je ne nommerai pas mais qui disait, «Je suis si frustré, que c'est comme si j'étais assis sur une bombe, et que je ne pouvais absolument rien faire; il y a un malaise dans les relations entre les inspecteurs de l'aviation civile et la direction qui doit être éliminé, et très bientôt».

J'ai lu le rapport du groupe de travail, l'étude interne qu'on a mentionnée plus tôt à la Chambre des communes, qui indique une application des règlements qui en général n'est pas coordonnée, et souvent faite au hasard. On dit aussi que le rôle que les inspecteurs doivent jouer dans l'application des règlements n'est pas déterminé clairement, etc.

Monsieur le président, le ministre a dit que les lignes aériennes elles-mêmes devraient se réglementer. Il cherche ainsi à cacher la situation en disant que tout va bien. Étudions donc la situation à Air Canada, monsieur le président. L'été dernier, il y a eu un accident important d'un DC-9 à Toronto. Nous avons vu plusieurs rapports d'éclatements de pneus. Il y a l'exemple de la fuite de carburant dans un DC-9 voyageant entre Montréal et Ottawa. En décembre, à Halifax, un DC-8 a dérapé hors de la piste. En fin de semaine dernière, à Mirabel, il y a eu presque collision entre un DC-9, en exercice de formation, et un Boeing 747 sur le point d'atterrir. A Toronto, la semaine dernière, un DC-8 perdait un moteur. Hier soir, j'ai entendu un rapport qu'un DC-8 sur l'approche à la piste 15 ou 13—je ne suis pas certain du chiffre précis, 15, je crois, à Halifax avait brisé 4 rangées de lumières d'approche à l'atterrissage, parce qu'il était descendu trop bas. Monsieur le président, voilà des exemples très clairs que tout ne va pas bien. Je cite l'entête du *Edmonton Sun* du 22 février, qui déclare «Vous volez au-dessus du Québec à votre péril», une déclaration des contrôleurs. Nous remercions le secrétaire parlementaire de son bon travail, lorsqu'il est descendu à Cornwall, pour s'enquérir de ce qui se faisait, et qui a réglé beaucoup de problèmes, dont plusieurs avaient été créés par son ministre. Nous



## [Texte]

sort of smoothed out a lot of the problems that were there, many of which were created by this Minister. We have the example again of the 10,228 incidents of alleged violations involving an ANO having to do with aeronautical communications standards and procedures order, which is referred to at page 2255 of *Hansard* in a motion under Standing Order 43 which was put by my colleague from Central Nova. We have this kind of a climate. It is not very healthy. The Minister and his officials say, "all is well; you need not worry". I am telling you, Mr. Chairman, that Canadians are worried, and particularly the travelling public. I think we are dealing here very recklessly with the lives of the travelling public. I think the Minister and his officials should get with it and clean up the mess.

We have asked for a public inquiry; we think we should have a public inquiry; we think there is a story that has to be told here and we do not think that the Ministry of Transport and the Minister are doing their job adequately. Therefore, I move that the departmental administration program under Vote 1 be reduced by \$22,000 and that an interim report to this effect be made to the House of Commons no later than Tuesday, March 13. That \$22,000 incidentally, Mr. Chairman, is an amount equal to the Minister's salary. I am sorry, that should be March 14, 1979.

**The Chairman:** Excuse me, Mr. Minister, as the member is well aware, we do not have a quorum at the moment. I will ask my Clerk just to verify the motion. Once we have the quorum, we can decide whether or not the motion will be in order. In the meantime I will allow the Minister to respond to the questions by Mr. Mazankowski.

Mr. Minister.

**Hon. Otto E. Lang (Minister of Transport, Government of Canada):** Mr. Chairman, I am going to want Mr. McLeish to comment in some detail on the two questions, both of the report and of air safety because I think they are both very important, particularly the latter. I can only characterize as continuing irresponsibility Mr. Mazankowski's contribution to trying to make the travelling public feel ill at ease. I think that has to be put into proper perspective.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Order, please. Mr. Mazankowski on a point of order.

**Mr. Mazankowski:** On a point of order. Once again the Minister chooses to use words such as "irresponsibility, falsehoods", etc. Mr. Chairman, I am not the one who advocates a policy of user pay, and abuses the transportation system of his own department. I am not the one who flies nannies around on DND aircraft.

**The Chairman:** Order, please, order please Mr. Mazankowski, order.

## [Traduction]

avons aussi l'exemple des 10,228 présumées infractions concernant une ordonnance sur les normes et méthodes des communications aériennes qui est mentionnée à la page 2251 du *Hansard* à titre de motion ayant recours à l'article 43 du Règlement proposé par mon collègue de Central Nova. C'est le genre de climat assez malsain qui règne à l'heure actuelle. Malgré cela, le ministre et ses collaborateurs disent que tout va bien et que nous n'avons pas besoin de nous inquiéter. Je vous assure, monsieur le président, que les Canadiens sont inquiets, surtout le public qui voyage. J'estime que nous traitons les vies de ces derniers de façon très cavalière. C'est pour cette raison que le ministre et ses collaborateurs devraient se mettre à la tâche et remédier à toute cette situation.

Nous avons demandé qu'on tienne une enquête publique, car nous estimons cela nécessaire; nous estimons qu'on doit révéler certaines choses et à cet égard, le ministère des Transports et le ministre lui-même ne se sont pas acquittés convenablement des fonctions qui leur sont dévolues. Je propose donc qu'on réduise de \$22,000 le programme d'administration ministérielle du au crédit 1 et qu'un rapport provisoire relatif à cela soit présenté à la Chambre des communes, au plus tard, le mardi 13 mars. Incidemment, monsieur le président, cette somme correspond au salaire accordé au ministre. Je m'excuse, cela devrait se lire le 14 mars 1979.

**Le président:** Je m'excuse, monsieur le ministre, le député ne l'ignore sans doute pas, mais nous n'avons pas de quorum en ce moment. Je vais donc demander au greffier de vérifier si la motion est recevable. Et une fois que nous aurons le quorum, nous serons en mesure de décider si nous pouvons la recevoir ou non. Entre-temps, je vais permettre au ministre de répondre aux questions posées par M. Mazankowski.

Monsieur le ministre.

**L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports):** Monsieur le président, je vais demander à M. McLeish de répondre de façon détaillée aux deux questions, c'est-à-dire de parler du rapport et de la sécurité aérienne car j'estime qu'il s'agit là de deux domaines très importants, particulièrement le dernier. Je ne peux m'empêcher de considérer les propos tenus par M. Mazankowski comme irresponsables étant donné qu'il tente par là de faire naître des craintes chez le public-voyageur. Je crois que tout cela doit être mis en perspective.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. M. Mazankowski, un rappel au Règlement.

**M. Mazankowski:** Rappel au Règlement. Une fois de plus, le ministre utilise des termes tels que «irresponsables, faussetés» etc. Monsieur le président, ce n'est pas moi qui préconise le système de transport de son propre ministère. Ce n'est pas moi qui transporte des gardiennes d'enfants dans des avions du ministère de la Défense.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît, à l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Mazankowski, à l'ordre, s'il vous plaît.

## [Text]

**Mr. Mazankowski:** If you want to talk about irresponsibility, the Minister—and I look him straight in the eye—he is the one that is irresponsible . . .

**The Chairman:** Order, please.

**Mr. Mazankowski:** . . . and I must say, incompetent.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski please, order.

**Mr. Lang:** I think we have added more irresponsibility to the original irresponsibility, but I was speaking rather seriously about the fact that if any uneasiness is caused . . .

**Mr. Mazankowski:** If you were serious, the problem would not exist.

**Mr. Lang:** . . . he will then presumably listen and understand what is, in effect, the situation with regard to air safety, instead of citing individual instances as though none of them could be expected to happen at all in a system of aviation or of highways or of any other form of transportation or activity. I should also say to him that it is true that I do not, nor does any minister, see every report. The question is whether competent officials receiving the report are dealing with the matter.

As far also as the question of rules is concerned and what the safety inspectors are doing and the report that an inspector has reported unease and so on to him, of course he ignores the fact that there are collective bargaining negotiations going on at the present time and that often is the time at which those sorts of comments are made. On the other hand, as far as the department is concerned, quite a long time ago we began a careful investigation of rules in relation to air safety and licensing and the like and also in relation to the total organization of inspection services by the department; that was the responsible, responsive approach by the department to the question of how we can perform even better in this area. Mr. Chairman, because of the importance of the matter I would like to have Mr. McLeish speak both to the question of the implications of the report on the Inuvik-Fort McMurray airport question and also on the real record in relation to air safety in Canada.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Since the Minister had attempted to imply, I think, in his answer that the problems involving the aircraft operations group were simply a matter having to do with the collective bargaining process, I would like to suggest that that is not the case. I would ask the Committee whether I would have permission to table a document which outlines the urgent concerns of all the operations group, a report that was provided by Mr. D. J. Dewar the Western regional administrator, a very distinguished gentleman who has a long record of service in Transport Canada, I believe over 30 years, clearly outlining six or seven or eight points as background information to the malaise that has developed between management and the aircraft operations group. If I would have that permis-

## [Translation]

**M. Mazankowski:** Si c'est de l'irresponsabilité dont vous voulez parler, je suis capable de regarder le ministre dans le blanc des yeux et de lui dire que c'est lui qui est irresponsable.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît.

**M. Mazankowski:** . . . et je dois ajouter, incompetent.

**Le président:** Monsieur Mazankowski, s'il vous plaît, à l'ordre.

**M. Lang:** Je crois qu'on vient d'ajouter une autre mesure d'irresponsabilité à celle qui existait déjà; j'étais toutefois assez sérieux lorsque j'évoquais le fait que s'il y a un certain malaise, . . .

**M. Mazankowski:** Si vous étiez sérieux, le problème n'existerait pas.

**M. Lang:** . . . je présume qu'il écoutera et comprendra de quoi il s'agit pour ce qui est de la sécurité aérienne, plutôt que de citer des cas isolés, comme si on ne pouvait pas du tout s'attendre à ce qu'il s'en produise dans un système englobant des réseaux aériens ou routiers, ou toute autre forme de transport. Je dois aussi confirmer qu'il est vrai que ni moi, ni aucun autre ministre ne lit chaque rapport. La question est de savoir si les fonctionnaires compétents, ayant reçu ce document, s'occupent de la question.

Pour ce qui est de la question des règlements et de ce que font les inspecteurs de sécurité, à la lumière du rapport d'après lequel un inspecteur lui a parlé d'un malaise, etc., le député ne tient pas compte du fait que des négociations collectives sont en cours à l'heure actuelle et que c'est souvent à de tels moments qu'on entend ce genre d'observation. Par ailleurs, depuis longtemps déjà, le ministère a amorcé une enquête minutieuse des règlements relatifs à la sécurité aérienne, à l'émission de permis et à d'autres questions connexes et également des services globaux d'inspection assurés par le ministère; ces mesures témoignaient d'une attitude responsable et ouverte de la part du ministère, pour ce qui est de savoir comment nous pouvons améliorer nos services. Monsieur le président, étant donné l'importance de cette question, je voudrais que M. McLeish parle des répercussions du rapport sur l'aéroport à Inuvik-Fort Murray et de la performance réelle de la sécurité aérienne au Canada.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Étant donné que le ministre a laissé entendre dans sa réponse que les problèmes relatifs au groupe de la navigation aérienne revenaient tout simplement à une question du processus de négociation collective, je tiens à dire qu'il a tort. Je demande la permission au comité pour déposer un document qui expose les préoccupations urgentes de tous les membres du groupe de la navigation aérienne. Ce rapport a été fourni par M. D. J. Dewar, administrateur régional de l'Ouest, à un monsieur très distingué qui a, je crois, au-delà de 30 ans de service chez Transport Canada. Ce rapport fait un exposé clair de six, sept, ou huit questions qui servent d'historique au malaise qui s'est développé entre la gestion et le groupe de navigation aérienne. Monsieur le président, si on me donne la



*[Texte]*

sion, Mr. Chairman, I would ask that it be tabled, because then the facts would be known.

**The Chairman:** Agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, I would just like to observe again the irresponsibility. The very fact of some difficulties and problems in the licensing area led to the setting up of . . .

**Mr. Mazankowski:** Why do you not talk about them, then?

**Mr. Lang:** . . . investigating teams which we have in place. That does not suggest that our situation is in any way unacceptable, but rather that we want to improve upon it. I would like now these very important two issues to be addressed by Mr. McLeish.

**The Chairman:** I would appreciate it if there would not be any more interruptions. Mr. Mazankowski has had . . .

**Mr. Mazankowski:** Have I permission for this to be tabled, Mr. Chairman?

**Mr. Lapointe:** I want to speak on this, Mr. Chairman.

**The Chairman:** In regard to?

**Mr. Lapointe:** This last point of order.

• 1000

**Le président:** Monsieur Lapointe, au sujet du rappel au Règlement.

**M. Lapointe:** Je ne suis pas d'accord pour inclure ce rapport dans les comptes rendus de ce comité. Si on commence à publier tous les rapports, . . . je peux vous en sortir 40, du ministère des Transports, qui n'ont jamais été consultés par mon honorable collègue. Je peux tous vous les présenter à la prochaine séance du comité et cela va devenir une situation dans laquelle on n'en finira plus, on va imprimer des rapports de 1,000 pages.

Alors moi, je suis contre la suggestion de publier ce rapport.

**Mr. Nowlan:** On the same point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Nowlan, on the same point of order.

**Mr. Nowlan:** Mr. Chairman, I am not sure of all the reports Mr. Lapointe mentioned, but in view of what the Minister said and the fact that this has been a continuing problem that Mr. Mazankowski has mentioned in the House for quite a while involving the air safety of Canadians from coast to coast, if there are 30 or 40 reports that are not just internal reports from one director to the minister and really have any confidentiality to them, then surely would that not be the best thing? You throw out there might be 40. At least Mr. Mazankowski has presented one.

I am not fully aware of all the facts of the report that my colleague has submitted here today but, as one of many on this Committee who travel on Air Canada and are concerned about the air safety of this country, if there are reports that chal-

*[Traduction]*

permission, je voudrais qu'on dépose ce rapport afin qu'on connaisse les faits.

**Le président:** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

**M. Lang:** Monsieur le président, je voudrais encore une fois faire remarquer un cas d'irresponsabilité. Le fait même que certaines difficultés et problèmes dans le domaine du licenciement ait mené à l'établissement . . .

**M. Mazankowski:** Alors, pourquoi ne pas parler de ce problème?

**M. Lang:** . . . d'un groupe d'enquête. Cela ne veut aucunement dire que notre situation est inacceptable, mais plutôt que nous voulons l'améliorer. Je voudrais maintenant que M. McLeish réponde à ces deux questions.

**Le président:** Je serais reconnaissant s'il n'y avait plus d'interruptions. M. Mazankowski a . . .

**M. Mazankowski:** Ai-je la permission de déposer ce document, monsieur le président?

**M. Lapointe:** Je voudrais faire une observation à ce sujet, monsieur le président.

**Le président:** Au sujet de . . . ?

**M. Lapointe:** Au sujet de ce rappel au Règlement.

**The Chairman:** Mr. Lapointe, on the point of order.

**Mr. Lapointe:** I do not agree that this report should be included in the minutes of this Committee. If we start publishing every report . . . I can give you 40 reports from the Ministry of Transport which have never been read by my honourable colleague. I can give all of them to you at the next meeting of the Committee and we can start a self-perpetuating system whereby we will be printing, 1,000-page reports.

Hence, I am against the suggestion to publish this report.

**M. Nowlan:** Au sujet du même rappel au Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Nowlan, au sujet du même rappel au Règlement.

**M. Nowlan:** Monsieur le président, je ne connais pas tous les rapports dont M. Lapointe a parlé, mais étant donné ce qu'a dit le ministre, et étant donné qu'il s'agit d'un problème continu dont M. Mazankowski a parlé depuis assez longtemps à la Chambre et qui touche la sécurité aérienne de tous les Canadiens, s'il existe 30 ou 40 rapports qui ne sont pas que des rapports internes, plutôt confidentiels, adressé d'un directeur au ministre, ne serait-il pas mieux de les imprimer? Vous dites qu'il y en a peut-être 40. Au moins M. Mazankowski en a présenté un.

Je ne suis pas entièrement au courant des données incluses dans le rapport présenté aujourd'hui par mon collègue, mais comme je suis parmi les nombreux membres de ce comité qui voyage avec Air Canada et qui se préoccupe de la sécurité

[Text]

lenge some of these statements in the report that Mr. Mazankowski has, why would we hesitate to table them? We all know that the Committee has tabled an awful lot of evidence and sometimes gets involved in an awful lot of points of procedure that eat up an awful lot of time and perhaps do not contribute that much substantively to answer the question. As it is air safety, I really cannot see why the reports that you allude to could not be discussed at another meeting. If you have 30 or 40 of them, then it would be up to the steering committee perhaps to see whether they are really on point.

I do not know whether the Chairman has had a chance to look at the report that Mr. Mazankowski has asked to be tabled here to see if it is on point. I gather it is, because I have heard something mentioned about that report in questions in the House, I will only say, Mr. Chairman, that if there are 34 other reports relevant to the issue that is being discussed on something so fundamental, I really think we should let the steering committee decide at another time but not preclude the tabling of the report that Mr. Mazankowski has asked you to accept today.

**An hon. Member:** Is this another report?

**Mr. Mazankowski:** This is another report. Another one.

**Le président:** Monsieur Roy.

**M. Roy:** Monsieur le président, j'aimerais intervenir, si vous me le permettez.

Il me semble que M. Mazankowski, lui-même, s'est plaint au début qu'on avait débuté la réunion quelques minutes en retard. Le but de la réunion de ce comité est, et je cite l'ordre du jour, de discuter le Budget principal du ministère des Transports pour 1979-1980. Depuis le début des séances, non seulement de la séance de ce matin, mais aussi de celle de lundi soir, nous sommes occupés à discuter la question soulevée par M. Mazankowski, à savoir, la sécurité aérienne. Il me semble que les conservateurs sont encore en retard d'une enquête. Ce sont continuellement ces exposés qui nous arrivent.

Il me semble que les conservateurs sont encore en retard d'une enquête. Ce sont continuellement ces exposés qui nous arrivent. Monsieur le président, je serai peut-être prêt à appuyer M. Nowlan qui proposait que le rapport sur la sécurité aérienne fasse l'objet d'une discussion au niveau du sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure, lors d'une prochaine rencontre, pour qu'on étudie de quelle façon on pourrait le distribuer aux membres du Conseil. J'appuie la proposition de M. Nowlan de discuter de cette question au comité directeur.

**Mr. Nowlan:** I was just trying to amplify the remarks Mr. . . .

**The Chairman:** Order, please. I think this is just compounding—the question we . . .

**Mr. Nowlan:** I was just trying to resolve the problem, Mr. Chairman. I have no hesitation, quite frankly, in making that a motion. I did not make a motion formally—there already was

[Translation]

aérienne de ce pays, je ne vois pas pourquoi nous hésiterions à déposer des rapports qui mettent en question les déclarations contenues dans le rapport de M. Mazankowski, s'il en existe. Nous savons tous que le comité a déposé énormément de témoignages, et s'embrouille parfois dans des questions de procédure nombreuses qui prennent énormément de temps et qui ne font peut-être pas de grandes contributions à la réponse des questions. Étant donné qu'il s'agit de la sécurité aérienne, je ne vois réellement pas pourquoi on ne pourrait pas discuter des rapports auxquels vous faites allusion lors d'une autre séance. S'il y en a 30 ou 40, ce serait peut-être au comité directeur de vérifier s'il touche réellement le sujet.

Je ne sais pas si le président a eu l'occasion d'étudier le rapport que M. Mazankowski veut déposer aujourd'hui afin de vérifier sa pertinence. Je suppose qu'il est pertinent, parce que j'ai entendu parler de ce rapport dans des questions à la Chambre. Mais monsieur le président, s'il y a 34 autres documents qui ont un rapport avec la question c'est fondamental qu'on discute maintenant, je crois que nous devrions demander au comité directeur de les étudier pour une séance à venir; mais nous ne devrions pas empêcher le dépôt du rapport que M. Mazankowski vous a demandé aujourd'hui d'accepter.

**Une voix:** C'est un autre rapport?

**M. Mazankowski:** C'est un autre rapport. Un autre.

**The Chairman:** Mr. Roy.

**Mr. Roy:** Mr. Chairman, please allow me to interrupt.

It seems to me that Mr. Mazankowski himself complained at the beginning that we started the meeting a few minutes late. The goal of this Committee's meeting, and I quote the agenda, is to discuss the 1979-80 Estimates for the Ministry of Transport. Since we began our meetings, not just at this morning's meeting but also at Monday evening's meeting, we have spent our time discussing questions raised by Mr. Mazankowski about air safety. It seems to me that once again the Conservatives are after an investigation. We are constantly receiving these exposés.

Mr. Chairman, I might be ready to support Mr. Nowlan's proposal that the report on air safety be discussed in the Subcommittee on Agenda and Procedure, in one of their next meetings, so as to establish how the report could be distributed to the members of the council. I support Mr. Nowlan's proposal that this question be discussed in the steering committee.

**M. Nowlan:** J'essayais simplement d'approfondir les remarques faites par M. . . .

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Vous ne faites qu'aggraver . . . la question à l'étude . . .

**M. Nowlan:** Monsieur le président, j'essayais simplement de résoudre le problème. En toute franchise, je n'hésite pas du tout à en faire une motion. Je n'ai pas fait de motion for-



[Texte]

one to table this report—all I said was if there are other reports, let us see them all before the steering committee.

**The Chairman:** We can do that before the steering committee. If there is not unanimous consent, there has to be a vote. We do not have a quorum. The time is already 10.07. Only one member has posed questions. That means other members will not have a chance. This is the last time the Minister will appear before us and all members seemed anxious that he be here and answer the questions. I would ask the members' co-operation in letting Mr. McLeish answer Mr. Mazankowski so we can proceed to other members' questions and the witnesses will be able to answer. If we continue these points of order on tabling of documents and such, it will be 11.00 o'clock and the other members will not have a chance to have questioned the witnesses.

Mr. McLeish.

**Mr. W. M. McLeish (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport):** Thank you, Mr. Chairman. I would like to deal, first of all, with the 1976 report from the Western Region. That report was forwarded to the Air Transportation Administration Headquarters on May 7, 1976. The report was immediately studied and on June 14 the regions were contacted to determine whether or not the problems as cited in that report applied to the other five regions. The response we received from the regions revealed that the particular operational interface problem described in the Western Region report appeared to be peculiar to that region and to specific locations in that region. The analysis was conducted by the Air Traffic Services Standards Performance team and by a team under the Superintendent of Radio Operations at the administration headquarters.

• 1005

Since that time, the functional review teams and the operational review teams have monitored this and have determined that the answers provided in June, 1976, were in fact accurate and that there was no similar interface problem in any region other than the Western Region. Furthermore, it was determined by Headquarters at that time that had Western Region in fact proceeded to develop inter-unit agreements subsequent to the installation of the PAL-DCPC—that is, Peripheral-Direct Controller Pilot Communication—if there had been proper unit agreements signed after the introduction of those PAL stations, the problem would not have existed in the Western Region at all.

Now, I would hope, Mr. Chairman, I could have the attention of the questioner, because I think it is very important he understand what I am saying. Since I have been accused, along with the Minister, of incompetence, I feel he should hear these answers.

**Mr. Mazankowski:** On a point of order.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, on a point of order.

**Mr. Mazankowski:** Until now it is simply a repetition of what we heard at the last meeting, Mr. Chairman.

[Traduction]

melle... on avait déjà fait une motion pour déposer ce rapport... j'ai dit uniquement que si d'autres rapports existaient, le comité directeur devait les étudier tous.

**Le président:** Cela peut se faire au comité directeur si on n'a pas de consentement unanime, il faudra voter. Nous n'avons pas le quorum. Il est déjà 10 h 07. Un seul député a posé ses questions. Cela veut dire que d'autres députés n'auront pas l'occasion d'en poser. C'est la dernière fois que le ministre comparait ici, et tous les députés semblaient tenir à ce qu'il soit présent pour répondre aux questions. Je demande la collaboration des députés pour permettre à M. McLeish de répondre à M. Mazankowski afin qu'on puisse passer aux questions des autres députés et obtenir les réponses des témoins. Si nous continuons à invoquer le règlement sur cette question de déposer des documents, etc., il sera 11 heures et les autres députés n'auront pas eu l'occasion d'interroger les témoins.

Monsieur McLeish.

**M. W. M. McLeish (administrateur, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports):** Merci, monsieur le président. En premier lieu, je voudrais parler du rapport de 1976 de la région de l'Ouest. On a envoyé ce rapport à l'administration centrale de l'Administration canadienne des transports aériens le 7 mai 1976. On a étudié le rapport immédiatement, et le 14 juin on a communiqué avec les régions afin de savoir si les problèmes mentionnés dans le rapport existaient également dans les cinq autres régions. La réponse reçue des régions nous a appris que le problème de relations opérationnelles décrit dans le rapport de la région de l'Ouest semblait être particulier à cette région et à certains endroits bien précis de cette région. L'équipe d'évaluation du rendement des normes du Service de la circulation aérienne, sous la direction du surintendant des opérations radio de l'administration centrale, a fait cette analyse.

Depuis lors, les équipes de révision de fonctions et d'opérations ont surveillé la question et ont déterminé que les réponses fournies en juin 1976 étaient, effectivement, exactes; il n'y avait pas de problème de relations semblables dans les régions autres que la région de l'Ouest. Également, l'administration centrale a déterminé à ce moment-là que si la région de l'Ouest avait entamé le développement d'accords entre les unités à la suite de l'installation du matériel de contrôle des communications périphériques (PAL-DCPC)... si on avait signé les accords appropriés entre les unités après l'introduction de ces postes PAL, on n'aurait pas eu de problème dans la région de l'Ouest.

Monsieur le président, je voudrais que le député qui a posé les questions écoute ce que j'ai à dire, car je crois qu'il est essentiel qu'il comprenne ce que je dis. Étant donné qu'on m'accuse ainsi que le ministre d'incompétence, je crois qu'il devrait écouter ces réponses.

**M. Mazankowski:** J'invoque le règlement.

**Le président:** Monsieur Mazankowski invoque le règlement.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, jusqu'ici, on n'a fait que répéter ce qu'on a dit lors de la dernière séance.

[Text]

**The Chairman:** I think it is right that we listen to Mr. McLeish's response to your questioning. After all, the witness has listened to your questions and I think he deserves the time to answer.

Mr. McLeish.

**Mr. McLeish:** Headquarters also formed a special task force to review all the observations and recommendations of the western region report because there was no doubt whatsoever that a number of the points raised in there had long-term national interests. These were examined by the headquarters team to determine their nature and how best to handle them for the future.

That report was released to the regions—incidentally the headquarters team had regional participation—to examine all those recommendations, the headquarters report was assembled in December 1976 and was released to the regions early in 1977 for regional comment. Subsequent to that it was determined there were no immediate requirements for any action to be taken in respect of the air-radio air traffic services interface, and the longer-term recommendations were placed in the hands of the flight information services task force, which I mentioned at the last meeting of this Committee had been underway since 1975, to completely revitalize our approach to the provision of services to pilots throughout the sparsely settled areas of the country.

As a matter of fact, the flight service specialists program represents a complete revitalization which incorporates the advantages of all the technological developments that have arrived in this decade of the seventies.

• 1010

The flight services specialists receive training in meteorology, in the techniques of presenting meteorological information to pilots at the pre-flight stage, and the air-radio stations are gradually being transferred in function to become flight-service stations. They are assigned the responsibility for providing an alerting service, for directly co-ordinating all information on flight plans, whether aircraft are overdue, and they tie in directly with search and rescue procedures if that is required. In addition to that, they provide airport advisory service, pre-flight briefings, flight following, Nav-A's monitoring and a number of other pilot operations that are required throughout the sparsely settled areas.

Mr. Chairman, the action that was taken by headquarters at that time has been totally reviewed by our operations review group and I am pleased to say that the actions have been fully supported by the headquarters team and by the management team of western region. They have fully supported the action that was taken by headquarters.

[Translation]

**Le président:** Je crois qu'il convient tout à fait d'écouter les réponses que pourra fournir M. McLeish à vos questions. Après tout, le témoin a écouté vos questions et mérite qu'on lui donne le temps de répondre.

Monsieur McLeish.

**M. McLeish:** Le bureau central a également constitué un groupe de travail spécial ayant pour mandat de revoir toutes les observations et les recommandations contenues dans le rapport des régions de l'ouest étant donné qu'il n'y a aucun doute qu'un certain nombre des points soulevés dans ce document portaient sur les intérêts nationaux à long terme. Ces aspects ont donc fait l'objet d'un examen de la part de ce groupe afin qu'on connaisse leur contenu et le meilleur moyen à prendre pour s'en occuper.

Le rapport a été diffusé dans les régions—en passant, le groupe de travail du bureau central avait fait participer les gens des régions—afin qu'on examine toutes les recommandations faites. Ce rapport a été réuni en décembre 1976 et diffusé dans les régions au début de 1977 pour qu'on obtienne les réactions des membres des régions. A la suite de cela, on a déterminé qu'il n'était pas nécessaire de prendre des mesures immédiates pour ce qui est de l'interaction entre les services de radio dans les airs et les services de trafic aérien alors que les recommandations à long terme ont été confiées au groupe de travail étudiant les services de renseignements sur les vols. Lors de la dernière réunion de notre Comité, j'ai mentionné que ce dernier travaille depuis 1975 à renouveler entièrement la façon dont nous envisageons la prestation des services aux pilotes dans les régions peu peuplées du pays.

Le programme de services spécialisés fournis aux vols représente un renouvellement de fond en comble qui intègre les avantages de tous les progrès techniques survenus au cours des années 70.

Les spécialistes des services en vols bénéficient d'une formation en météorologie, en techniques de présentation de renseignements météorologiques aux pilotes avant l'envolée, et à cet effet, les stations de communications radio sont progressivement transformées afin de devenir des stations de services de vols. On leur confie la responsabilité de fournir un service d'alerte, de coordination directe de tous les renseignements relatifs aux plans de vols ainsi que d'évaluer si les aéronefs sont en retard afin que, si cela se produit, elles coordonnent leur action directement avec les travaux de recherche et de sauvetage si cela est nécessaire. En outre, ces stations fournissent des services consultatifs aux aéroports, des renseignements avant le vol, elles suivent l'avion en vol, s'occupent de surveiller les aides à la navigation ainsi qu'un certain nombre d'autres opérations de pilotage qui sont nécessaires partout dans les régions peu peuplées.

Monsieur le président, notre groupe de réexamen des opérations a effectué une révision totale des mesures prises antérieurement par le bureau central et je suis heureux de pouvoir dire que ces mesures ont entraîné l'adhésion complète du groupe du bureau central ainsi que du groupe de gestion de la région de



[Texte]

**Mr. Mazankowski:** What about the establishment of mandatory . . .

**The Chairman:** Order, please, please let Mr. McLeish finish.

**Mr. McLeish:** There is still work going on, Mr. Mazankowski, in respect of the longer-term aspects. We had a major study that involved us in consultation with the Department of Communications on the problems of frequency congestion, which is not only a problem in Canada, it is also a problem in the United States. We are coming very close to the solution of this, but until such time as we resolve this problem of frequency congestion, we cannot assign special frequencies in the areas that we would like to. We had been closely monitoring this whole area of air-radio air traffic services interface, long before the unfortunate accident at Cranbrook, and are continuing to do so since Cranbrook.

I can advise you that there was an air traffic service directive released in May 1978 in relation to the question of position reports by pilots.

• 1015

**Mr. Mazankowski:** That is not an ANO, though, is it?

**Mr. McLeish:** That is not an ANO; that is an ATS directive.

**Mr. Mazankowski:** There is quite a difference.

**Mr. McLeish:** The need for an ANO is a question which I discussed the other night and stated that we are of the opinion that there are better solutions to the problems than attempting to do it purely by regulation. The question of the need for further directives for improved numbers of frequencies, of improved procedures at airports where there are duplications of services provided is still under study by the Flight Information Services Task Force. It is being very closely co-ordinated with all the regions and with the industry. I can assure you that there is no stone being left unturned on this problem and its influence on the Canadian safety record, not only in the North country but also in the more densely populated parts of the country.

You referred to the Aeronautical Task Force and the fact that some of its activities has been spoken to in the House as a result of a leak of some of the early draft work of that task force. I would like to point out that that task force was assembled two years ago at my request as a result of a decision that was taken two years earlier that, in fact, there was a need to re-examine totally the Aeronautics Act and the problems that arise today in enforcement as a result of the changes that have been taking place in society and the fact that the Aeronautics Act, as it was originally written with the same words that applied back in the twenties in many instances, was

[Traduction]

l'Ouest. Ces derniers ont donc entièrement appuyé les mesures prises par le bureau central.

**M. Mazankowski:** Qu'en est-il de l'établissement de mesures obligatoires . . .

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Je vous prie de laisser terminer M. McLeish.

**M. McLeish:** Monsieur Mazankowski, il y a encore beaucoup de travail en cours pour ce qui est des aspects à plus long terme. En effet, nous avons effectué une étude d'envergure en consultation avec le ministère des Communications au sujet des problèmes de congestion des fréquences, qu'on ne retrouve pas uniquement au Canada, mais également aux États-Unis. Nous sommes très près d'en arriver à une solution mais d'ici à ce que ce problème de congestion des fréquences soit résolu, nous ne pouvons affecter de fréquences spéciales dans les régions où nous aimerions le faire. Il y a très longtemps que nous surveillons toute cette question entre les services de radio et le trafic aérien, cela date d'avant le malheureux accident survenu à Cranbrook et nous poursuivons nos efforts depuis lors.

Je peux vous assurer qu'une directive portant sur le service de trafic aérien a été émise en 1978 au sujet des rapports de position effectués par les pilotes.

**M. Mazankowski:** Il ne s'agit toutefois pas d'une directive ONA, n'est-ce pas?

**M. McLeish:** Il ne s'agit pas d'une directive ONA mais d'une directive ATS.

**M. Mazankowski:** Il y a toute une différence entre les deux.

**M. McLeish:** J'ai déjà abordé la nécessité qu'il y a à émettre des directives ONA l'autre soir; j'ai alors déclaré qu'on peut trouver de meilleures solutions à ce problème que celles reposant sur la réglementation. D'ailleurs, le groupe de travail sur les services d'information de vol étudie encore à l'heure actuelle s'il est nécessaire d'émettre un plus grand nombre de directives afin d'augmenter le nombre des fréquences et d'améliorer les procédures suivies dans les aéroports où il y a un dédoublement des services. Tout ce travail est très étroitement coordonné avec les régions et l'entreprise privée. Je vous assure qu'on ne néglige aucun aspect du problème ni toute répercussion qu'il peut avoir sur la sécurité aérienne au Canada, non seulement celle du nord du pays mais également celle des régions plus peuplées.

Vous avez mentionné le groupe de travail de l'aéronautique et le fait, qu'à la suite d'une fuite, on a rapporté certaines choses au sujet de la première version de son rapport. Je tiens à rappeler que ce groupe d'étude a été constitué il y a deux ans à ma demande et à la suite d'une décision prise deux ans plus tôt. On avait alors établi qu'il était nécessaire de revoir entièrement la Loi sur l'aéronautique ainsi que les problèmes soulevés aujourd'hui par sa mise en vigueur en raison de l'évolution de la société et du fait que cette loi avait été rédigée pendant les années vingt. En effet, il fallait vérifier si les termes utilisés alors devaient être modifiés pour qu'ils soient

## [Text]

in need of review to determine whether or not it should be drafted in a less unambiguous manner than applies today, and that the whole enforcement process had to be reviewed.

I am very pleased to have taken this initiative. The task force will be coming out with its preliminary report by mid-year. I expect that we will outline the true nature of the problem and that we will also outline the program for making the appropriate corrections.

With respect to the unhappy inspectors, I would like to point out to you that in recent weeks I have been attending the hearings into bilingual air/ground communications in Montreal as part of the Department of Transport team. I have met a number of inspectors who are attending these hearings. They advised me personally that they recognized that many of the difficulties that have arisen at this time exist because of the fact that the collective bargaining is done with the employer, but that the management which represents the department itself and the Canadian Air Transportation Administration is in a very difficult position, caught between the union and the employer in satisfying their demands.

They also indicated that some of their members were so upset that they were personally going on to a harassment campaign. They were kind enough to warn me of this and they said, "We have a number of documents that have been taken from the files and they will be used progressively to bring pressure until we get our wants satisfied with respect to collective bargaining". That is the kind of atmosphere that exists. I regret to say it . . .

**Mr. Mazankowski:** It is no wonder.

**The Chairman:** Order, please!

**Mr. McLeish:** . . . but that is the way it is. At the same time, I would like to show you the balance. We set about more than a year ago with the agreement of the Treasury Board to undertake an occupational study of this specific brief.

**Mr. Mazankowski:** More studies.

**Mr. McLeish:** We had asked for this study to be undertaken three years ago, when the collective bargaining with the union for the aircraft operations group failed to produce a satisfactory resolution—we asked to have this study done and ultimately the union and the Treasury Board agreed that the study could be undertaken. That report will be released at the end of this month and I have seen an advanced copy of it; and that report outlines, in a very factual way, without emotion, exactly what the problems are with respect to the aircraft operations group. I am delighted that the report is coming out and will place the facts before the public of Canada so they will know exactly what is happening.

With respect to Canadian safety regulations, there have been, in the leaks by the aircraft operations group, a number of accusations about the fact that Canada does not have a satisfactory safety record, and they quoted from articles in *Flight International* magazine. I have had the opportunity to

## [Translation]

moins ambigus par rapport aux normes d'aujourd'hui. En outre, il fallait entièrement revoir le processus d'une mise en vigueur.

Je suis très heureux d'avoir pris cette initiative et d'être en mesure d'annoncer que le groupe de travail présentera son rapport provisoire vers le mois de juin. Je m'attends qu'il donne les grandes lignes du problème et qu'il offre une esquisse du programme nécessaire pour apporter des mesures correctives.

Pour ce qui est maintenant des inspecteurs insatisfaits, je rappelle que ces dernières semaines j'ai assisté aux réunions relatives aux communications air-sol bilingues tenus à Montréal dans le cadre du travail du groupe du ministère des Transports. J'y ai rencontré un certain nombre d'inspecteurs et ces derniers m'ont dit reconnaître que bon nombre de difficultés survenant à l'heure actuelle sont attribuables au fait que les négociations collectives sont en cours avec l'employeur. Les gestionnaires, qui représentent le ministère ainsi que l'Administration canadienne des transports aériens se trouvent d'ailleurs dans une position très délicate car ils sont pris entre deux feux, obligés de satisfaire à la fois aux demandes du syndicat et à celles de l'employeur.

Ils ont également eu la gentillesse de m'indiquer que certains de leurs membres sont à tel point irrités qu'ils vont se lancer dans une campagne de harcèlement. Ces militants affirment détenir un certain nombre de documents qu'ils ont retirés des dossiers et disent qu'ils les utiliseront progressivement afin d'exercer des pressions pour que leurs demandes s'inscrivant dans les négociations collectives soient satisfaites. C'est ce genre d'atmosphère-là qui règne et je suis navré de le dire . . .

**M. Mazankowski:** Cela n'a rien d'étonnant.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît!

**M. McLeish:** . . . mais c'est ainsi que les choses se passent. J'aimerais toutefois aborder les autres questions. Il y a plus d'un an, nous avons entrepris, avec l'accord du Conseil du Trésor, d'étudier le bien-fondé de la plainte que je viens d'évoquer.

**M. Mazankowski:** Encore des études.

**M. McLeish:** Nous avons demandé qu'on effectue cette étude il y a trois ans lorsque les négociations collectives avec le groupe de navigation aérienne n'a pas abouti à un règlement satisfaisant—nous avons donc demandé qu'on effectue ce travail, ce à quoi le syndicat et le Conseil du Trésor ont finalement donné leur assentiment. Le rapport qui en résultera sera publié à la fin du mois; j'en ai déjà reçu un exemplaire et je suis en mesure de dire que ce document brosse un tableau précis et objectif des difficultés que connaît le groupe de la navigation aérienne. Je suis très heureux qu'on publie ce rapport et qu'on présente les faits au public canadien afin qu'il sache vraiment ce qui se passe.

Pour ce qui est des règlements canadiens relatifs à la sécurité, dans les fuites provenant du groupe de la navigation aérienne, on notait un certain nombre d'accusations portées au sujet du dossier canadien en matière de sécurité. Ce texte citait des articles tirés de la revue *Flight International*. J'ai eu



[Texte]

examine a *Flight International* magazine to determine exactly how that report was put together and I can assure you, once again, that the facts are not as stated in the article by *Flight International*.

In the first place, *Flight International* states that the manner in which they assembled these statistics is not rigorous and consists of considerable judgment on their part, because the fact is that the base data from which they drew the data for this report is different in every aviation country, and it is different for a number of reasons.

In reporting accident statistics, the following factors have to be considered and taken care of to produce a common base line. We must decide whether we are talking about fatal accidents, or non-fatal or total accidents. We must talk about the exposure to risk.

Are we talking about the number of accidents related to hours of operation to the number of operational flights, or are we talking about productivity, which deals with passenger miles, passenger hours or capacity-ton miles? Are we talking about scheduled or non-scheduled operations, or specialty operations? Are we talking about small airplanes under 12,500 pounds that are designed to a lesser standard of air worthiness than large aircraft? Those over 12,500 pounds in the transport category are designed to the highest possible level of air worthiness and the small aircraft are not. Are we talking about VFR operations or IFR operations?

If you attempt to consider a statistical data base to account for all these factors and then do it on a country by country basis to compare data, you would find that it is an almost impossible task. Why has not ICAO chosen to do this? For the very reason that I am suggesting to the Committee today; that is why ICAO has not chosen to do it.

So for anyone to take the *Flight International* data and consider it to be rigorous and accurate and a reflection of the Canadian safety record is, in my view, just being ill-informed.

Now, if I take the *Flight International* data and look at how they arrived at Canada's position, it is very interesting. The first thing you have to look at and the most natural way to look at the risk factor in transportation is to talk about the exposure, and that would be the fatalities per million flights or per million hours . . .

**Mr. Mazankowski:** But the geography and the climate have not changed in Canada in the last five years.

• 1020

**Mr. McLeish:** Even with respect to the flight data, which is based on insufficient statistics because Statistics Canada does not report the data for all the carriers in this country, and I can demonstrate this beyond any doubt whatsoever, but even

[Traduction]

l'occasion d'examiner le contenu de ce périodique afin de savoir comment le rapport a été constitué, et je puis vous assurer, une fois de plus, que les faits ne correspondent pas à ce qui est affirmé dans l'article en question.

Premièrement, *Flight International* affirme que la façon dont ses statistiques ont été recueillies n'est pas rigoureuse. Cela suppose que la part laissée à leur jugement est considérable car la base des données à partir de laquelle ils ont tiré les renseignements nécessaires au rapport varie selon chaque pays et ce, pour diverses raisons.

Ainsi, lorsqu'on rapporte des données relatives aux accidents, il faut tenir compte des facteurs suivants afin d'en arriver à une base commune. Il faut établir si les accidents ont entraîné les décès, n'en ont pas entraîné et le total des accidents. Il faut préciser dans quelle mesure on s'expose aux risques.

On doit préciser s'il s'agit du nombre d'accidents par rapport aux nombres d'heures de service ou au nombre de vols opérationnels, ou encore, si l'on examine la question de la productivité, ce qui oblige à se pencher sur le nombre de milles-passagers, le nombre d'heures-passagers ou le nombre de tonnes-milles. S'agit-il d'activités prévues ou non prévues au calendrier ou d'activités spéciales? Les aéronefs en question étaient-ils d'un poids inférieur à 12,500 livres? Ces derniers ont, en effet, des normes de navigabilité moins élevées que celles des grands aéronefs qui eux sont assujettis aux normes les plus élevées possibles de navigabilité. S'agit-il des opérations relatives aux vols à vue ou aux vols aux instruments?

Si l'on envisage d'établir une base de données statistiques tenant compte de tous ces facteurs et si on effectue ce travail pour chaque pays pour ensuite tirer des comparaisons, on se rendra compte qu'il s'agit là d'une tâche quasi impossible. En effet, pourquoi l'OACI a-t-elle choisi de ne pas faire cela? Pour les raisons mêmes que je mentionne au Comité aujourd'hui.

Par conséquent, si quelqu'un considère les données contenues dans *Flight International* comme des chiffres rigoureux et exacts et partant une image fidèle du dossier canadien en matière de sécurité, il est tout simplement mal renseigné à mes yeux.

Par ailleurs, si j'examine la façon dont cette revue en est arrivé à indiquer la situation canadienne, on trouvera des choses très intéressantes. Le premier aspect sur lequel il faut se pencher pour ce qui est du facteur risque et qui correspond à la démarche la plus naturelle à cet égard, c'est de parler de l'exposition aux risques; cela sous-entend qu'il faut parler du nombre de décès survenus par millions de vols ou par millions d'heures . . .

**M. Mazankowski:** La géographie et le climat du Canada n'ont quand même pas changé au cours des 5 dernières années.

**M. McLeish:** Les données relatives aux vols se fondent sur des chiffres insuffisants car Statistique Canada ne fournit pas de statistiques relatives à tous les transporteurs en service dans notre pays, ce que je peux prouver de façon irréfutable.

[Text]

with the inadequate preparation of this article, it shows that as far as risk is concerned, Canada ranks fifth in fatalities per million flights, according to these data. As far as fatalities per million capacity-ton kilometers are concerned, we rank fourth.

Now, what are the actual facts related to our accident record? Since 1973 our accident record has been improving steadily; and I have no difficulty in presenting data which will illustrate this. It has decreased every year since 1973, including the year 1978. And 1978 was the first year in which we had an accident to a scheduled air transport category airplane with fatalities. We went without such an accident from 1970 to 1978, and even with the two unfortunate accidents we had in 1978, our accident record still shows we are improving over the long haul.

I am sorry to say, Mr. Chairman, that the data which have been voiced by the media by the unhappy inspectors, and which have been reflected by many statements in the House have given a totally wrong impression about Canada's accident record. I personally, as the senior official responsible, find this to be a very deplorable condition, and I am truly shocked that it is allowed to happen. I am delighted to have this opportunity to put on the record what the real facts are. And I am prepared to do it in any kind of circumstance or public forum which anybody would like to present to me, because I am proud of our record. I have built it . . .

**Some hon. Members:** Hear, hear!

**The Chairman:** Thank you very much. I think that seems to air that question. Our next questioner is Mr. Roy.

**An hon. Member:** Do we have the motion?

**The Chairman:** I am sorry, Mr. Roy. Before we proceed, we do have a motion here, moved by Mr. Mazankowski . . .

**M. Roy:** Monsieur le président, est-ce qu'il l'a déposée, sa motion?

**Le président:** Oui, je l'ai. Il me l'a donnée, il ne l'avait pas lue, j'ai pensé . . .

**M. Roy:** Peut-être qu'avec les renseignements qu'il vient de recevoir, il a décidé de retirer la motion, monsieur le président.

**Le président:** Il n'a pas indiqué à la présidence qu'il . . .

I think now we have gone nearly three-quarters of an hour we can move to expedite this motion. It is a motion moved by Mr. Mazankowski which states:

• 1025

that the departmental administration program under Vote 1 be reduced by \$22,000 and that an interim report to this effect be made to the House of Commons no later than Tuesday, March 13.

**Mr. Roy:** Entirely nonsense.

[Translation]

Toutefois, malgré ces carences et le manque de préparation qui a présidé à la rédaction de cet article, les données indiquent que pour ce qui est des risques, le Canada se place au 5<sup>e</sup> rang pour ce qui est des décès par millions de vols et au 4<sup>e</sup> rang pour ce qui est des décès par millions de kilomètres-tonnes.

Vous voulez savoir quels sont les faits en matière de sécurité? Eh bien, depuis 1973, notre amélioration dans ce domaine a été constante; je n'aurai d'ailleurs aucune difficulté à vous présenter des données qui illustrent cela. Le nombre d'accidents a diminué à chaque année depuis 1973 y compris en 1978. Cette dernière année constitue d'ailleurs la première au cours de laquelle il y a eu un accident et des décès dans la catégorie du service aérien à horaire. Il n'y a pas eu de tel accident entre 1970 et 1978, et même malgré ces deux malheureuses catastrophes survenues en 1978, nos archives indiquent malgré tout que nous nous améliorons à long terme.

Monsieur le président, je regrette de devoir dire que les statistiques fournies par les moyens de communication et par les inspecteurs insatisfaits et auxquelles bon nombre de déclarations faites en Chambre ont fait écho, ont donné une impression tout à fait fautive des faits en matière de sécurité au Canada. Par conséquent, à titre de haut fonctionnaire chargé de cette question, cela me paraît déplorable, et je suis vraiment consterné qu'on permette que cela se produise. Je suis donc heureux qu'on me fournisse l'occasion de rétablir les faits et de les faire consigner. Je suis d'ailleurs disposé à faire cela en toute circonstance, quelle qu'elle soit, ou devant toute tribune publique car je suis fier de notre dossier sur ce chapitre. Je l'ai constitué . . .

**Des voix:** Bravo, bravo!

**Le président:** Je vous remercie beaucoup. Je crois que nous avons couvert cette question. Passons maintenant à M. Roy.

**Une voix:** Pouvons-nous présenter la motion?

**Le président:** Je m'excuse, monsieur Roy, mais avant de vous laisser prendre la parole, nous devons présenter la motion de M. Mazankowski . . .

**Mr. Roy:** Mr. Chairman, did he, in fact, put his motion before the Committee?

**The Chairman:** Yes, I have it. He gave it to me but has not read it, I thought . . .

**Mr. Roy:** Given the information that he has just received, he might have decided to retract the motion, Mr. Chairman.

**The Chairman:** He has not indicated to the Chair that he would . . .

Il y a déjà presque trois quarts d'heure d'écoulés, je crois donc que nous pouvons disposer de cette motion. Il est donc proposé par M. Mazankowski:

Que le programme figurant sous le crédit 1 au titre de l'administration ministérielle fasse l'objet d'une coupure de \$22,000 et qu'on présente un rapport provisoire à ce sujet à la Chambre des communes au plus tard le mardi 13 mars.

**M. Roy:** Tout à fait absurde.



[Texte]

**The Chairman:** All those in favour of the motion?

**Mr. Harquail:** Just a moment, please. On a point of order . . .

**The Chairman:** Mr. Harquail, on a point of order.

**Mr. Harquail:** It could also be a point of information. Is it not the practice of most committees, and your, Mr. Chairman, to have a copy of this in both languages?

**Mr. Murta:** It is impossible.

**Mr. Harquail:** Is that going to be waived?

**The Chairman:** It has just been written up. The member has not had the time to do it in both languages. I hope the Committee will accept it as read.

All those in favour of the motion? All those in favour raise your hands, please.

Motion negatived: yeas 7; nays 8.

**The Chairman:** I declare the motion defeated. Monsieur Roy, s'il vous plaît.

**M. Roy:** Merci, monsieur le président. On a vu, en tout cas, depuis, que la montagne vient d'accoucher d'une souris.

Lors de la réunion de lundi soir dernier, monsieur le président, j'ai posé des questions au ministre sur un sujet d'actualité qui, je pense, est abordé dans le rapport du ministre. Il s'agit de la question des activités des aéroports, particulièrement de l'aéroport international de Mirabel et de l'importance stratégique de cet aéroport dans le développement économique de la région métropolitaine.

Monsieur le président, il est déjà 10 h 30 et je suis le premier à prendre la parole au nom de notre parti. On a accordé une heure à l'opposition. J'espère donc que vous allez reconnaître qu'il est actuellement 10 h 30 et que nous ne faisons que commencer de notre côté à questionner le ministre.

Monsieur le président, mon intervention est basée, sur les résultats d'une rencontre qui a eu lieu entre les 15 députés de la région de Montréal, 5 ministres et le maire de Montréal avec tout le conseil exécutif. Nous étions tous d'accord pour reconnaître l'importance stratégique de l'aéroport international de Mirabel dans le développement économique, non seulement de la région, mais de tout l'Est du Canada. Je demanderais donc au Ministre s'il y a eu communication au niveau des ministres ou au niveau des fonctionnaires avec le ministère des Transports du Québec? Mon inquiétude est basée sur ceci. Lors d'une assemblée de son conseil, le 7 décembre 1978, la ville de Laval a voté une résolution portant le numéro CE-789564 concernant le réseau-express de Montréal; et cette résolution mentionnait qu'à trois reprises le Gouvernement du Québec a demandé à la ville de Laval de suspendre pour des périodes de six mois l'émission de permis de construction dans les territoires affectés par l'implantation éventuelle de trois stations prévues: les stations Concorde, Vimont et Auteuil; et ce par suite des retombées économiques qui pourraient résulter de la mise en place d'un réseau de transport en commun régional. Il semble que la position du Gouvernement du Québec soit double. Le ministre des Affaires municipales, M. Guy Tardif, s'est prononcé contre le réseau-express métropoli-

[Traduction]

**Le président:** Quels sont les avis favorables?

**M. Harquail:** Si vous permettez, un moment, j'invoque le Règlement.

**Le président:** Monsieur Harquail, un rappel au Règlement.

**M. Harquail:** Mon intervention peut également être considérée comme un renseignement. Monsieur le président, n'est-il pas au courant dans la plupart des comités et dans le vôtre, de fournir une version de cela dans les deux langues?

**M. Murta:** C'est impossible.

**M. Harquail:** Il faudra laisser tomber cela?

**Le président:** La motion vient tout juste d'être rédigée. Le député n'a pas eu le temps de l'écrire dans les deux langues. J'espère que le Comité l'acceptera telle qu'elle.

Tous ceux qui sont favorables à cette motion? Levez tous la main, s'il vous plaît.

Motion rejetée: Avis favorables 7; avis défavorables 8.

**Le président:** La motion est rejetée. Mr. Roy, go ahead.

**Mr. Roy:** Thank you, Mr. Chairman. Well, in any case, we have just seen that the mountain has given birth to a molehill.

During last Monday night's meeting, Mr. Chairman, I put questions to the Minister about a subject which is in the news and which is dealt with, I think, in his report. It is the question of the activities of airports, particularly Mirabel International Airport and its strategic importance for the economic development of the metropolitan region.

Mr. Chairman, it is already 10.30 o'clock and I am the first from our party to have the floor. One full hour has been granted to the Opposition and I therefore hope that you will recognize that it is 10.30 o'clock and that we are just beginning to put questions to the Minister on our side.

Mr. Chairman, my question is based on the results stemming from a meeting attended by 15 M.P.s from the Montreal region, five Ministers and the Mayor of Montreal and his entire executive council. We all agreed that Mirabel International Airport had a great strategic role in the economic development, not only of the region but of the whole Eastern part of Canada. I would like to ask the Minister whether the Quebec Minister or officials from that province's Department of Transport were contacted. My concerns are based on the fact that when Laval City Council met on December 7, 1978, it voted on a resolution, number CE-78/9564, concerning a rapid transit system from Montreal. It was mentioned in the resolution that Laval was asked three times by the Government of Quebec to suspend, for a period of six months, the issue of building permits for the area which would eventually be affected by the building of the three proposed stations—Concord, Vimont and Auteuil—duets the economic spin-offs which could result from a regional rapid transit system. It seems that the Quebec government has two positions. The Minister of Municipal Affairs, Mr. Guy Tardif, is against the rapid transit system and it is strange that the Quebec Department of Transport would once again ask the City to suspend the issue of building permits along the proposed route. I would

[Text]

tain, et il est curieux de voir aujourd'hui le ministère des Transports du Québec demander une fois de plus à la ville de suspendre l'émission de permis de construction le long de cette voie-là. J'aimerais savoir s'il y a eu communication entre le ministère des Transports du Québec et celui du Canada concernant le développement de ce service de transport en surface entre Mirabel et Montréal?

• 1030

**Mr. Lang:** On that subject, and only on that one, I do not think there has been very much exchange since the meeting between Mr. Lessard and myself a year ago. We have, of course, also raised with them the issue of the use of resources for rail transport in the Montreal region and we really had awaited a reply from them on that. I have not yet received one, although I understand that yesterday, a month after my telex, there was an exchange of conversation between the deputy minister in the Province of Quebec for transportation and my deputy, but that they have not yet responded to Canadian National's request. So I think we very much await their next move in sorting out their view of priorities in relation to the use of our urban transportation assistance funds.

**M. Roy:** Merci, monsieur le ministre.

Depuis le début je suis inquiet. Si le Gouvernement du Québec ne collabore pas dans ce dossier, les gens de Laval vont en souffrir. Si l'on devait opter pour un train aéroportuaire ce dernier n'assurera pas de service de transport aux banlieusards, c'est-à-dire aux gens qui vivent le long de la voie du Canadien Pacifique. Il me semble qu'il n'y a pas de coordination au sein du gouvernement du Québec. Je rappelle aux responsables leur manque d'intérêt au développement économique. Une chose est certaine, c'est que je continuerai à m'intéresser à ce dossier très important pour le développement, non seulement de la région de Laval, mais aussi de tout le secteur nord de Montréal.

Ma deuxième question est la suivante: Est-ce que le ministère des Transports contribue aux dépenses ou aux frais de la Corporation urbaine de Montréal et de la ville de Laval concernant le transport par autobus entre Mirabel et Montréal?

**Mr. Lang:** I do not believe we do, Mr. Roy, but I would really like to reserve that and double check it because there may be some special program there. My view at the moment is that we do not.

• 1035

**M. Roy (Laval):** Ma troisième question, et ce sera la dernière, se rattache quelque peu à ce que le président du Comité, M. Campbell, a signalé concernant le service entre Ottawa et Montréal. J'ai été, moi aussi, témoin d'incidents où, parce qu'il y avait trop d'usagers à bord des trains et qu'il n'y avait pas suffisamment de wagons, certains passagers ont été obligés de voyager entre Ottawa et Montréal dans le compartiment aux bagages. A cette occasion, ces personnes ont dû, afin de dégager la responsabilité de Via Rail en cas d'accident, signer un certificat de non-responsabilité.

[Translation]

like to know whether the Quebec and federal Departments of Transport have discussed the possibility of a rapid transit system between Montreal and Mirabel.

**M. Lang:** Je ne crois pas qu'on en ait beaucoup parlé depuis ma rencontre avec M. Lessard il y a un an. Nous avons parlé, évidemment, de la possibilité d'utiliser les rails existants pour un réseau de transport ferroviaire dans la région de Montréal, et nous attendons toujours la réponse. Je n'en ai pas reçu, mais on me dit qu'hier, un mois après que mon télex a été envoyé, le sous-ministre des Transports du Québec a parlé à mon sous-ministre; mais le gouvernement provincial n'a toujours pas répondu à la demande du Canadien National. Nous attendons donc que le gouvernement provincial ait établi ses priorités quant à l'utilisation des subventions fédérales pour les transports urbains.

**Mr. Roy:** Thank you, Mr. Minister.

This has worried me from the very beginning. It is the people of Laval who will suffer if the Government of Quebec does not co-operate on this. If we were to opt for an airport train, there would be no service for commuters who live along the Canadian Pacific route. There seems to be a lack of co-ordination within the Quebec government. I would once again like to remind those responsible for this of their lack of interest in regional development. I will certainly follow up on this as it is very important for development, not only for the Laval area, but for the whole of Montreal-North.

Now for my second question. What does the Department of Transport contribute to the City of Montreal's and the City of Laval's output for bus transportation between Mirabel and Montreal?

**M. Lang:** Je ne crois pas que nous contribuions quoi que ce soit, monsieur Roy, mais j'aimerais vérifier, car il se peut qu'il y ait un programme spécial. Mais je ne crois pas qu'il y ait des subventions fédérales.

**Mr. Roy (Laval):** My third and last question deals with the point raised by the Chairman of the Committee, Mr. Campbell, concerning service between Ottawa and Montreal. I, too, have witnessed incidents where, because there were too many passengers and not enough cars, people had to ride from Ottawa to Montreal in the baggage compartment. These people were asked to sign a release so that Via Rail would not be responsible in case of an accident.



## [Texte]

Alors, il me semble que si on veut améliorer le service entre Montréal et Ottawa, et je félicite Via Rail pour le travail qui a déjà été fait, il me semble, dis-je, que nous devrions réellement corriger cette situation dans le plus bref délai. Je pense que d'autres députés peuvent en témoigner, il est évident que la direction fait défaut quant au service fourni aux usagers entre Ottawa et Montréal.

**Mr. Lang:** As I indicated to the Committee yesterday, and I am glad to repeat today, I will be looking at the specific problem of the Montreal-Ottawa service which had been drawn to my attention. I suppose, in a way, it is, at least, the problems of success in that we have wanted to attract more people to the trains and the problems arise when they come and want service. On the other hand, obviously, the more quickly we can respond and have good service for them, the more obviously we will be able to keep them coming back. That is why I take it as a very serious matter and we will be following it up.

**M. Roy (Laval):** Monsieur le président, ma dernière question a trait aux activités de Via Rail. Est-ce que vous avez des chiffres concernant l'augmentation du nombre de passagers qui ont utilisé Via Rail au cours de la dernière année? Y a-t-il augmentation dans le nombre des passagers?

**Mr. Lang:** Yes, the last figures I saw, and there may be more up-to-date ones available now, showed about a 15 per cent increase in passenger travel year over year. I thought that was very encouraging and we will want to keep that growing.

**M. Roy (Laval):** Est-ce que vous avez un certain service d'intégration entre l'autobus, le train et l'avion? Est-ce qu'on travaille à l'intégration des services?

**Mr. Lang:** That is an objective on which we are working very zealously and Via Rail has taken it on with enthusiasm, too. It has created a certain amount of decentralization, region by region, in order to accomplish this. They have gone forward with some advisory consultation involving people within transportation, within each province or within each region. The question of how stations, routes, buses and trains, particularly, can be integrated is one that is very much being advanced through that process, and we will continue to work on it. The connection with airplanes and other forms of transportation, obviously, is important, too, but I think the rail and bus interface is the most important one, first of all.

**Le président:** Merci, monsieur Roy.

Mr. Murta.

**Mr. Murta:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to explore, get into and discuss the whole question of what I feel is a rather underhanded attempt by the federal government, I suppose, through the Department of Transport to significantly restructure the airport revolving fund and some of the implications that may be flowing out of that, certainly not only to the people on this Committee, but also to the Canadian flying public and the Canadian taxpayer; also the fact that within a short matter of time the air passengers in this country are going to be paying a tax of some \$15 per flight, which is really a 100 per cent increase, that the government announced some

## [Traduction]

It seems to me that if we want to improve service between Montreal and Ottawa, and I congratulate Via Rail on the work it has already done, we should rectify this as quickly as possible. I think that other members would agree with me that management is obviously failing to provide services to users between Ottawa and Montreal.

**M. Lang:** Comme je l'ai dit hier au Comité, et je suis heureux d'avoir l'occasion de le répéter, je vais me pencher sur les problèmes concernant le service entre Ottawa et Montréal qui ont été portés à mon attention. Nous avons réussi à attirer plus de voyageurs, mais il faut maintenant leur fournir un service. Il va sans dire que, plus vite nous réglerons les problèmes, plus nous pourrions garder la clientèle. C'est un problème très grave et nous avons l'intention de le régler.

**Mr. Roy (Laval):** Mr. Chairman, my last question deals with Via Rail's activities. Could you provide us with figures on the increase in the number of passengers using Via Rail over the past year? Has there been an increase in the number of passengers?

**M. Lang:** Oui, les derniers chiffres que j'ai vus, et il y en a peut-être d'autres publiés depuis, ont témoigné d'une augmentation de 15 p. 100 par rapport à l'année dernière. C'est très encourageant et nous voudrions que le nombre de passagers continue d'augmenter.

**Mr. Roy (Laval):** Do you have an integrated bus, train and air service? Are you working on an integrated service?

**M. Lang:** Nous y travaillons avec beaucoup de zèle et Via Rail partage notre enthousiasme. A cette fin, il a entrepris une décentralisation, région par région. Il a consulté des spécialistes de transport dans chaque province et dans chaque région. Nous améliorons sans cesse nos connaissances sur la façon d'intégrer les gares, les voies, les trains et les autobus et nous continuons à y travailler. L'intégration avec les services de transport aérien et autres, est aussi très importante, mais je crois qu'il faut insister d'abord sur l'intégration des services d'autobus et de trains.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Roy.

Monsieur Murta.

**M. Murta:** Merci, monsieur le président. Je voudrais parler de ce que je considère comme une tentative malhonnête de la part du gouvernement fédéral, par l'intermédiaire du ministère des Transports, en vue de restructurer le fonds renouvelable pour les aéroports, ainsi que ses effets non seulement sur les membres du Comité, mais aussi sur les contribuables et les Canadiens qui voyagent par avion. Le gouvernement a annoncé il y a quelque temps que, d'ici peu, les personnes qui prennent l'avion au Canada seront frappées d'une taxe de \$15 par vol, ce qui représente une augmentation de 100 p. 100. Monsieur le président, cette majoration arrive un moment où

## [Text]

time ago. This increase is coming on at a time, Mr. Chairman, when tourism is being very strongly recommended for Canada. In fact, we have a task force on tourism looking into the whole question and once again it is a perfect indication of government working at cross-purposes with itself.

In addition to the monstrous increase in the airport tax, 100 per cent, that will ultimately be paid by the flying public, the government intends, Mr. Chairman, to convert the tax to a user charge to be levied upon the airlines with an estimated return from this new tax of approximately \$150 million per year and, of course, the airlines will be bound and bent to pass that tax on to the travelling public.

The core of the government's proposal that has been put down really by the Department of Transport is that the 23 top-volume airports in the country would, through high rental rates and higher landing fees and also using the profits of the Toronto airport, pay the losses at Mirabel which are amounting to, I understand, about \$1 million a week, and make this into a self-supporting group while revenues would be set as though the group had to earn a fixed return on net assets. The Department of Transport will not have to pay interest on the existing debt or possibly even repay it.

What will ultimately happen is that it is thought great amounts of money will be forthcoming to the Department of Transport through this change, through this method, they will be coming from interest that the Department of Transport will charge but will not have to pay, they will be coming through funds retained through depreciation, and also, Mr. Chairman, because there is cross-subsidization involved which is part of this whole devious plan, the whole feature will be able to pay for miscalculations on behalf of what the civil servants and the government have decided or they could pay for poor planning, possibly in the future, in airports, pay for even poor administration or even political action as may from time to time take place.

The cross-subsidy that is involved in this, that the Treasury Board Department talks about, will virtually eliminate any meaningful parliamentary scrutiny because the need for new funds is going to be very, very small in the future. The cross-subsidy is also going to deny any informed review of the user charges. These are certainly two areas that we, in the opposition, are very, very concerned about. The money that will be available will be able, presumably in this fund, to pay for overhead and terminal costs whether or not they happen to be responsible or not.

In the estimates that we are looking at at the present time, the 1979-80 estimates, if you go through the estimates, Parliament is not asked to approve of the 23-airport fund, merely the amount shown. In other words, we are lumping it all into one revolving airport fund, I suppose you would say. Members of Parliament are not offered a breakdown of the sources of the revenues or a breakdown of the expenses. And it is also interesting to note that the 23 airports in the fund will be producing a surplus of some \$19,579,000 and if landing fees increase over the next number of years, it is estimated that more than \$80 million could accumulate in this fund, in other words, surplus cash on hand so that the Department of Trans-

## [Translation]

l'on insiste beaucoup sur l'importance du tourisme pour le Canada. En fait, un groupe de travail sur le tourisme étudie justement toute la question et cela montre bien combien le gouvernement se contredit lui-même encore une fois.

Outre la monstruosité de cette majoration de 100 p. 100 de la taxe d'aéroport qui sera finalement payée par le public, le gouvernement entend l'imputer aux utilisateurs et donc aux compagnies aériennes et en espèce quelque 150 millions de dollars par an. Les compagnies aériennes seront bien sûr obligées de faire payer ce coût additionnel par le public.

L'essentiel de la proposition gouvernementale annoncée par le ministère des Transports est que les 23 plus gros aéroports du pays auront des loyers et droits d'atterrissage plus élevés et permettront, de même que les bénéfices réalisés à l'aéroport de Toronto, d'essayer les pertes de Montréal qui s'élèvent, si je ne m'abuse, à environ 1 million de dollars par semaine et à rendre ce groupe viable puisque les recettes seraient fixées comme si le groupe devait toucher des revenus fixes sur ces immobilisations. Le ministère des Transports n'aura pas d'intérêt à payer sur sa dette et peut-être ne le remboursera-t-il même pas.

On prévoit que cette méthode permettra au ministère de toucher finalement de grosses sommes; à partir de l'intérêt que facturera le ministère des Transports sans avoir à le payer de fonds d'amortissement, et aussi, monsieur le président, grâce à une formule d'intersubventionnement inhérente à tout ce plan, l'ensemble devant permettre de payer les erreurs des fonctionnaires et du gouvernement à tous les niveaux: prévision, planification, et même à l'avenir mauvaise administration ou encore de temps en temps manœuvres politiques.

Cet interfinancement dont parle le Conseil du trésor éliminera pratiquement tout véritable examen parlementaire car il ne sera plus besoin que de très peu de fonds nouveaux. Ce système empêchera aussi d'obtenir des détails sur les frais d'utilisation. Il y a donc deux domaines qui inquiètent particulièrement l'opposition. Il semble que les argentés ainsi obtenus pourront servir à payer les frais généraux et les frais d'aérogares quels que soient les responsables.

Dans les prévisions budgétaires de 1979-1980, on ne demande pas au parlement d'approuver le fonds des 23 aéroports, mais simplement la somme indiquée. Autrement dit, on ne considère plus qu'un seul fonds renouvelable pour les aéroports. On ne présente pas aux députés la ventilation des sources de revenus ou de dépenses. Et il est également intéressant de constater que les 23 aéroports considérés dans ce fonds conduiront à un excédent de quelque \$19,579,000 et avec une majoration des droits d'atterrissage dans les années à venir, on peut prévoir des rentrées de quelque 80 millions de dollars, autrement dit, de l'argent disponible dont le ministère des Transports pourrait faire ce qu'il veut sans le soumettre abso-



*[Texte]*

port could, in effect, do what they like without really any kind of Parliamentary scrutiny. In other words, there would be enough financial capital for spending with virtually no Parliamentary scrutiny. Mr. Chairman, ordinary Canadians in this country who make mistakes quite often have to pay for them, but that does not seem to be the case in the federal government under this proposed scheme, which we certainly are opposed to. The government has moved very cutely, in my opinion anyway, to deny proper Parliamentary control, which, as I mentioned earlier in my statement, will lead to unfair treatment for the industry, it will lead to unfair treatment for passengers, and it is going to lead to unfair treatment for the taxpaying public.

I think, if we look behind the reasons, there are probably two. It appears that some civil servants in the Department of Transport are looking to collect and gather more power within their own spheres of interest, and also are looking to make it as easy as possible so that when they do come before the Standing Committee on Transport and Communications of the House of Commons there will be less tendency to criticize in specific areas because there just will not be that particular chance.

I think one of the most tragic things in this whole question is the fact that the Minister of Transport has allowed this whole thing to take place. Mr. Chairman, with that in mind and those concerns, I am going to make a motion. I am sorry, I do not have it in French.

I move that the Minister of Transport be denied the authority to spend any revenues during the fiscal year 1979-80 with respect to user charges for general aviation, and that an interim report be presented to this effect to the House of Commons not later than Tuesday, March 14, 1979.

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, I think Mr. Murta has made some very strange statements in view of the tremendous amount of information that has, in fact, been provided on the airport revolving fund. I do not know whether he has seen the separate presentation that we made available to all members on the Committee and that outlines in great detail what, in fact, is involved in the fund. Indeed, if he were to compare that and this year's information on these airports, he would find it was more information, not less, than had been supplied in previous estimates with the estimates structured in the former way. As a result, the Committee can be assured of more scrutiny, not less, in relation to these particular airports.

• 1045

Mr. Murta worries about the conversion of the airport tax; the possibility of its conversion to user charges. In fact, I would point out to him, first of all, that this is a question of how a specific amount of money is collected from the travelling public and the airlines, and that any change in that regard has been made expressly subject to a negative resolution in the House in the legislation that allows it to go on. I would tell him further that a significant number of airline spokesmen have indicated to me that they recognize the advantage in the

*[Traduction]*

lument au Parlement. Autrement dit, il y aurait suffisamment de capital pour dépenser sans pratiquement de contrôle parlementaire. Monsieur le président, il est évident que le commun des Canadiens qui fait des erreurs doit souvent les payer, mais cela ne semble pas être le cas pour le gouvernement fédéral dans un tel système. Nous nous y opposons donc sans hésitation. Le gouvernement s'est montré très astucieux, me semblait-il, en retirant au Parlement tout véritable pouvoir de contrôle et cela peut se révéler injuste pour l'industrie, pour les passagers et, finalement, pour les contribuables.

L'on peut trouver deux raisons à cela. Il semble que certains fonctionnaires du ministère des Transports s'affairent à recueillir toujours davantage de pouvoirs et à se rendre la vie toujours plus facile, de sorte que lorsqu'ils se présentent au Comité permanent des transports et communications de la Chambre des Communes, il soit plus difficile de critiquer des secteurs précis.

Un des éléments les plus tragiques de toute cette affaire est que le ministre des Transports l'ait autorisée. Monsieur le président, tout cela étant, je vais faire une proposition. Je suis désolé de ne pas en avoir le texte français.

Je propose que le ministre des Transports se voit refuser l'autorité de dépenser toutes recettes, de cette facturation aux utilisateurs au cours de l'année financière 1979-1980 pour l'aviation générale, et qu'un rapport intérimaire soit présenté à la Chambre des Communes au plus tard le mardi 13 mars 1979.

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Lang:** Monsieur le président, M. Murta vient de faire quelques affirmations des plus étranges, étant donné l'énorme quantité de renseignements fournis sur le fonds de roulement des aéroports. Je me demande s'il a vu le rapport spécial que nous avons préparé à l'intention des membres du Comité, car celui-ci contient tous les détails voulus sur ce fonds. S'il voulait d'ailleurs le comparer aux renseignements fournis cette année sur les aéroports, il s'apercevrait qu'il est plus détaillé, et non pas moins, que les documents fournis selon l'ancienne formule. Cela permettra au contraire au Comité d'examiner plus spécifiquement l'administration de ces aéroports.

M. Murta s'inquiète de la conversion de la taxe d'aéroport; du fait que l'on puisse la transformer en droits à percevoir auprès des utilisateurs. Je lui ferais remarquer tout d'abord que la question est de savoir comment percevoir une somme auprès des voyageurs et des compagnies aériennes et que tout changement à cet égard a été expressément rejeté par la Chambre des communes lors de l'étude du projet de loi pertinent. Je lui dirais d'autres parts que nombre des porte-parole de compagnies aériennes m'ont déclaré qu'ils reconnais-

## [Text]

long run of having the airport tax and user charges integrated into one form of collection of these amounts, instead of having the trouble of noting the specific additional tax, ticket by ticket, in our aviation system. So that is a simplicity once one recognizes there will be a certain amount of money collected for the purposes of our airports. Of course, that is a matter of overall policy; one where we have to decide whether money for our airport system comes from those who use the airports, or whether the general taxpayer is made to pay it. Mr. Murta makes it sound as though if you do not charge the travelling public, you do not have to charge anybody. But you do, you have to have that money, and it is a question of equity as to how it ought to be raised.

Mr. Murta referred to the question of whether we were going to use Toronto's profits to subsidize Mirabel's losses. In fact Mirabel on a cash basis is in a surplus position and it is only the question of carrying notionally forward interest in original investment that created the look of loss at all. So on a cash basis there is no transfer.

But of course cross subsidies will take place in an airport system and in this whole operation, as we move from . . .

**Mr. Mazankowski:** I would not let you run my business.

**Mr. Lang:** . . . beginnings of airports where they will tend to run below their optimum, to later more mature airports, where they not only pay their operating costs, but where they begin to pay something towards capital, so that they can either, in effect, repay that capital or more likely put the capital forward for future developments.

Mr. Murta talked about an \$80 million surplus which may build up by a certain date in the airport fund; that ignores the fact that we will need funds to go on with important improvements in Winnipeg and Regina, to mention just two airports nearer to home to him, which I presume he would not oppose having work done on as it is required; many many millions of dollars out of his source will therefore be available for these Winnipeg improvements.

When he speaks about the question of terminal costs having been included, he obviously failed to note that the Auditor General suggested that that exactly be done, and therefore we are responding to the proposal from the Auditor General. Once again he resorts to that, I think, very unfair suggestion of some power move on the part of officials within the Department of Transport. It is unfair; it is unfounded, and it is really, I think, a completely inappropriate approach.

In fact, of course, the whole approach to our airports has been to look seriously at more decentralization and authority to the community. We have in fact in the air administration, as a result, a serious look going on whether or not we can turn more and more airport management, individual airport by airport, over to local boards of directors composed of people in the community where the airport is, and not in the hands of officials. If you need any evidence at all, Mr. Chairman, of the unfairness of that charge I think that examination itself puts it to rest.

## [Translation]

saient l'avantage à long terme d'une intégration de la taxe d'aéroport et du droit d'utilisation par rapport au système actuel qui oblige à indiquer la taxe supplémentaire sur chaque billet. C'est donc un facteur de simplicité lors que l'on comprend qu'une certaine somme doit être perçue au sein des aéroports. C'est évidemment une question de politique générale; il nous faut décider si ces argents doivent être perçus auprès des usagers des aéroports ou, au contraire, du grand public. A entendre M. Murta, si l'on ne facture pas les voyageurs, on ne devrait facturer personne. Alors, il le faut, cet argent est nécessaire et la seule question est de décider s'il est plus juste de le percevoir auprès des usagers qu'auprès de l'ensemble de la population.

M. Murta parlait d'essayer les pertes de Mirabel avec les bénéfices de Toronto. En fait Mirabel, sur une base de paiements, présente un excédent et seul le report d'intérêt sur l'investissement initial peut faire apparaître une perte. Toutefois, sur une base de paiements, il n'y a pas de transfert.

Il est évident que l'interfinancement est une réalité dans un réseau d'aéroports semblables lorsque . . .

**M. Mazankowski:** Je ne vous confierais pas la gestion de mon entreprise.

**M. Lang:** . . . nous avons des aéroports neufs qui ne fonctionnent pas encore à pleine capacité et d'autres plus anciens qui, non seulement font leurs frais, mais commencent à rembourser le capital d'investissement et peuvent donc soit rembourser ce capital soit permettre de réinvestir.

M. Murta a parlé d'un excédent de 80 millions de dollars que l'on pouvait retrouver dans le fonds des aéroports d'ici quelques années; cela ne tient pas compte du fait qu'il nous faudra utiliser une partie de ces fonds pour apporter d'importantes améliorations à Winnipeg et Regina, pour ne citer que deux exemples de sa région, où je ne pense pas qu'il s'oppose à ce que l'on effectue les travaux nécessaires. Des tas de millions de dollars seront donc ainsi perçus pour effectuer les transformations de Winnipeg.

Lorsqu'il s'inquiète de l'inclusion des frais d'aérogares, il oublie évidemment que c'est justement là une suggestion du Vérificateur général et que nous ne faisons donc que nous conformer à sa suggestion. Là encore, il voudrait y voir un élargissement des pouvoirs des fonctionnaires du ministère des transports. Cela est parfaitement injuste, sans fondement et entièrement inapproprié.

En fait, l'idée a simplement été d'étudier sérieusement la possibilité de décentraliser davantage l'administration de nos aéroports au profit des collectivités. On étudie par exemple sérieusement la possibilité de confier davantage la gestion des aéroports individuels à des conseils d'administration locaux composés de ressortissants des collectivités et non plus de fonctionnaire. S'il était nécessaire de réfuter une telle accusation, monsieur le président, je crois que cette simple contestation suffirait.



[Texte]

• 1050

I really resent, however this repeated attempt to blacken—in generalizations, without any foundation in fact at all, as I have shown by answering each and every one of the suggestions made by Mr. Murta. He was wrong in each and every suggestion, and on the basis of all those wrong facts he chose to place an accusation against people within the Department of Transport. Maybe he will want time to consider, but perhaps in view of that he might right now apologize to the officials in the department for his remarks.

**Some hon. Members:** Hear, hear!

**The Chairman:** Thank you, Mr. Murta.

M. Lapointe.

**Mr. Oberle:** There is a motion.

**The Chairman:** There is a motion. We are just reviewing to make sure that the motion is in order. As soon as I have the information I will let you know, Mr. Oberle.

M. Lapointe.

**M. Lapointe:** Monsieur le président, nous avons indiqué que M<sup>lle</sup> Campbell prenait ma place.

**The Chairman:** Miss Campbell.

**Miss Campbell:** Following the meeting the other night, following in the same line as that on CN Marine, it is my understanding that there is a new agreement either before the Minister or to be presently before the Minister on a new arrangement for CN Marine. Is the Minister aware of that, and if so, could you give me a little bit of detail?

Secondly, is it going to provide for transferring the *Princess of Acadia* which is not at present under CN Marine—it is just under a contract agreement—and the *Bluenose* and the *Evangeline*. These three boats, which are under contract by the federal government with CN Marine, are they going to be provided under the new Marine agreement?

I will go back into more detail after, but I would like to have at least an answer on the transfer of assets. What vessels are transferring under that new agreement. Secondly, I would like to have a little bit of detail about this agreement that CN Marine and the department are involved in. Could I get some information on that?

**Mr. Lang:** Yes, Mr. Chairman, Mr. Giroux of the surface administration has joined me. Basically you are right in saying that we are in the final phases of a contract with CN Marine which will involve the transfer of the assets, although as I emphasize, we will retain the obligation to prescribe certain things, including levels of service, which we insist upon their having. But perhaps Mr. Giroux might make a further comment about those specific vessels.

**The Chairman:** Mr. Giroux.

**Mr. R. Y. J. Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Department of Transport):** Thank you, Mr. Chairman.

Yes, the *Bluenose* and the *Princess of Acadia*, which are presently owned by the federal government, will be transferred to CN Marine as part of the over-all agreement. The M.V. *Evangeline* is on a lease-purchase contract, and this lease-pur-

[Traduction]

Cela n'empêche que je trouve détestable cette manie de toujours vouloir tout noircir à force de généralisations sans aucun fondement comme je l'ai démontré en répondant à chacune des accusations portées par M. Murta. Il fait erreur dans chaque cas et, à partir de ces faussetés, accuse le personnel du ministère des Transports. Peut-être voudra-t-il se donner le temps d'y réfléchir mais je pense qu'il doit des excuses aux fonctionnaires du ministère.

**Des voix:** Bravo!

**Le président:** Merci, monsieur Murta.

Monsieur Lapointe.

**M. Oberle:** Nous n'avons pas voté sur la proposition.

**Le président:** C'est vrai. Nous vérifions simplement que celle-ci est recevable. Dès que je le saurai, je vous en avertirai, monsieur Oberle.

Monsieur Lapointe.

**Mr. Lapointe:** Mr. Chairman, we have indicated that Miss Campbell would take my stead.

**Le président:** M<sup>lle</sup> Campbell.

**Mlle Campbell:** Suite à la réunion de l'autre soir et pour reprendre la question de CN Marine, il semble qu'une nouvelle convention soit présentée au ministre ou que de nouvelles dispositions doivent lui être proposées d'ici peu. Le ministre est-il au courant et, dans l'affirmative, pourrait-il me donner quelques détails?

Deuxièmement, cela prévoit-il que la *Princess of Acadia* qui ne relève pas actuellement du CN Marine, sinon par voie de contrats et le *Bluenose* et l'*Évangéline* soient transférés à CN Marine? Ces trois navires pour lequel le gouvernement fédéral a des contrats avec le CN Marine vont-ils être englobés dans cette nouvelle entente?

Je reviendrai plus tard dans les détails, mais j'aimerais qu'au moins le ministre me renseigne sur ce transfert de valeurs. Quels sont les navires ainsi transférés? Deuxièmement, pourrait-il me donner quelques détails sur cette entente entre CN Marine et le ministère? Peut-on me renseigner?

**M. Lang:** Oui, monsieur le président, M. Giroux, des transports de surface, pourra m'aider. Essentiellement, vous avez raison de dire que nous en arrivons à l'étape finale de la signature du contrat avec CN Marine qui prévoit un transfert d'actifs même si nous conserverons l'obligation de prescrire certaines choses comme les niveaux de service. Peut-être M. Giroux aurait-il d'autres renseignements plus précis à vous donner sur ces navires en particulier?

**Le président:** Monsieur Giroux.

**M. R. Y. J. Giroux (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, ministère des Transports):** Merci, monsieur le président.

Le *Bluenose* et le *Princess of Acadia*, actuellement propriété du gouvernement fédéral, seront transférés à CN Marine aux termes de l'entente globale. Le M. V. *Evangeline* fait l'objet d'un contrat de location-vente qui sera assumé par la CN

[Text]

chase contract will be taken up by CN Marine as part of its ongoing acquisition of assets. So to answer your question, all three will become the property of CN Marine.

**Miss Campbell:** So in other words, the federal government is giving up its interest per se in those boats to CN Marine.

**Mr. Lang:** Yes. But of course, we own CN Marine.

**Miss Campbell:** Yes, I realize that. I would like to know a little more about the agreement—or are you at liberty to give us any agreement on this new CN Marine agreement?

**Mr. Giroux:** The agreement has not been finalized as yet. It is a rather complex set of documents. But essentially it is a tripartite agreement between the Government of Canada and the Minister of Transport, Cn and CN Marine, to transfer the assets, which will be evaluated roughly about \$100 million; and also it will regulate the relationships between the government and CN Marine in the contracts in which the service levels will be established and by which we will be paying them a specific amount of money for each of the services and that will be the government outlay for that service during the year in question. We are finalizing the negotiations on all of these, and we hope within a month the process will be under way and all of the transfers and the new contracts will have been signed with CN Marine.

**Miss Campbell:** I certainly hope your agreement includes those two extra weeks of service the people in south-western Nova Scotia are looking for, for the tourist industry, and hopefully before that is signed—that agreement includes that. My understanding is a total-cost arrangement will be entered into. Is that right?

**Mr. Lang:** Yes, we have looked closely at that and we have come up with a compromise which I hope is satisfactory . . .

**Miss Campbell:** Instead of four weeks, two weeks?

**Mr. Lang:** One extra week.

**Miss Campbell:** How do you pick which week? At the end of the season or at the beginning of the season? You were actually looking for four weeks, two on each end. So how do you pick one week or another? I am looking forward to seeing what that total agreement is.

I would like to go on on that and I would like to have a break-down of the subsidies paid for each run under CN that was either contracted for or was run in the fiscal year we are ending, 1978-79. I think it is \$105 million. I wonder if I could get a break-down. It does not have to be given right now because I have another question I would like to go on to. But perhaps I could have that sent to me or attached.

**Mr. Giroux:** Yes, the final figures, Mr. Chairman, on the break-down of each service are not in yet because the books terminate on December 31 and we are still finalizing those figures. But we will give you as much information as we can in the reply that follows on the other evening's question.

• 1055

**Miss Campbell:** Mr. Chairman, to the Minister: last year the Minister entered into an agreement, a highways agreement

[Translation]

Marine dans le cadre de son programme d'achat d'actifs. Donc ces trois navires deviendront en effet la propriété de CN Marine.

**Mlle Campbell:** Autrement dit, le gouvernement fédéral abandonne son intérêt propre dans ces navires à CN Marine.

**M. Lang:** Oui. Mais, bien sûr, nous sommes propriétaires de CN Marine.

**Mlle Campbell:** D'accord, je comprends bien cela. Pourriez-vous me donner quelques autres détails sur cette entente, ou cela n'est-il pas possible?

**M. Giroux:** Les conditions n'ont pas encore été finalisées. C'est un ensemble de documents plutôt complexe mais je puis vous dire que c'est une entente tripartite entre le gouvernement du Canada, le ministre des Transports, CN et CN Marine pour transférer l'actif qui sera en gros évalué à environ cent millions de dollars et pour régler les relations entre le gouvernement et CN Marine dans le cadre des contrats où les niveaux de services seront établis et où nous payerons certaines sommes pour chacun de ces services, à titre de participation gouvernementale à ce service pour l'année. Les négociations arrivent à l'étape finale et nous espérons que d'ici un mois tout le processus sera en route et que les transferts et nouveaux contrats auront été signés avec CN Marine.

**Mlle Campbell:** J'espère en tout cas que cette entente prévoit les deux semaines supplémentaires de services que réclame la population du sud-ouest de la Nouvelle-Écosse pour l'industrie touristique. Je crois qu'il doit y avoir une entente globale, n'est-ce pas?

**M. Lang:** Oui, nous avons sérieusement étudié la question et sommes arrivés à un compromis que j'espère satisfaisant . . .

**Mlle Campbell:** Deux semaines plutôt que quatre?

**M. Lang:** Une semaine supplémentaire.

**Mlle Campbell:** Comment choisir la semaine en question? A la fin ou au début de la saison? Il s'agissait en fait de quatre semaines, deux à chaque extrémité de la saison. Alors comment choisir la semaine supplémentaire? J'ai bien hâte de voir l'entente dans sa totalité.

Maintenant, j'aimerais que l'on me fournisse la ventilation des subventions payées pour chaque trajet effectué par le CN sous contrat au cours de l'année financière 1978-1979. Je crois que cela représente 105 millions de dollars. Peut-on me donner des détails? Pas forcément immédiatement, car j'ai une autre question à poser, mais peut-être pourrait-on me les envoyer ou les annexer à notre procès-verbal?

**M. Giroux:** Oui, les chiffres définitifs, monsieur le président, sur la ventilation de chaque service n'existent pas encore, car les livres sont clos le 31 décembre et les calculs ne sont pas encore terminés. Mais nous vous donnerons autant de détails que possible dans la réponse à la question de l'autre soir.

**Mlle Campbell:** Monsieur le président, le ministre, l'année dernière, a signé un accord routier avec l'ancien gouvernement



[Texte]

in particular, with the former Liberal government of Nova Scotia, and I am under the—that it is binding on this new government in Nova Scotia. How much has been spent under that agreement to date? And when is the deadline on that agreement? When does it end for highways? And under that agreement, did they specify road improvement on specific areas of 101, 103—of the 100 series, that would be done in the three years?

**Mr. Lang:** It was a three-year agreement, and it will in fact in the case of Nova Scotia likely be completed in the three-year period. In some cases there will be an overlap. The agreements did develop road-by-road agreement and annual expenditures.

I am not sure whether we have the annual expenditure here. Mr. Giroux believes he has it.

**The Chairman:** Mr. Giroux.

**Mr. Giroux:** Again, it is the same situation, Mr. Chairman. We do not have this year; 1978-79 is the first year of the agreement. We do not have the final bills all in because they come in at the end of the year.

**Miss Campbell:** Perhaps I could get a status report, that could be sent to me as well.

**Mr. Giroux:** We can include that, and if you want some information on highways, we have all of that here.

**Miss Campbell:** And whether or not in that status report—if anybody else is interested you can circulate it—but whether or not there were designated areas of the 100 series definite within a three-year period. I would like to go on to the Dominion Atlantic Railway.

**The Chairman:** I am sorry, Miss Campbell, the room is being occupied at 11 o'clock and they are waiting outside. So for courtesy could you hold it to the next meeting and come back with the questioning?

**Miss Campbell:** I will continue then.

**The Chairman:** In regards to the motion, we are having some procedural difficulties in deciding whether it is in order. So I will reserve the decision until the next meeting which will be, I believe, next Thursday at 3.30 p.m.

I would like to thank the Minister and his officials for appearing before us again this morning. This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

libéral de Nouvelle-Écosse, qui doit lier le nouveau gouvernement, n'est-ce pas? Combien a-t-on dépensé jusqu'ici aux termes de cet accord? Et quand arrive-t-il à échéance? Je parle des routes. D'autre part, l'accord précisait-il l'amélioration de routes dans certains secteurs précis 101, 103, de la série 100, à réaliser au cours des trois ans?

**M. Lang:** Il s'agissait en effet d'un accord de trois ans qui, dans le cas de la Nouvelle-Écosse, devrait arriver à échéance en trois ans. Dans certains cas, la période se prolongera. Aux termes de ces accords, on a signé certaines ententes individuelles selon les routes, prévoyant des dépenses annuelles.

Je ne suis pas certain que nous ayons ici le montant en question. M. Giroux croit l'avoir.

**Le président:** Monsieur Giroux.

**M. Giroux:** Là encore, c'est la même situation, monsieur le président. Nous n'avons pas cette année; 1978-1979 est la première année de l'accord. Nous n'avons pas reçu les dernières factures car elles ne sont envoyées qu'à la fin de l'année.

**Mlle Campbell:** Peut-être alors pourrait-on nous fournir également un rapport intérimaire là-dessus?

**M. Giroux:** Certainement, et si vous désirez certains renseignements sur les routes, nous avons tout cela ici.

**Mlle Campbell:** Et vous indiquerez d'autre part si—au cas où cela intéresse d'autres on pourra le faire circuler—certains secteurs de la série 100 avaient été désignés pour cette période de trois ans. J'aimerais maintenant passer au Chemin de fer Dominion Atlantic.

**Le président:** Je suis désolé, mademoiselle Campbell, la salle est prise à 11 h 00 et ils attendent à l'extérieur. Pourriez-vous donc réserver cette question pour la prochaine réunion?

**Mlle Campbell:** D'accord.

**Le président:** Pour ce qui est de la proposition de tout à l'heure, elle pose quelques difficultés de procédure. Je réserve donc ma décision sur sa recevabilité jusqu'à la prochaine séance que nous tiendrons, si je m'abuse, jeudi prochain à 15 h 30.

Je remercie le ministre et ses fonctionnaires d'avoir à nouveau comparu ce matin. La séance est levée.




















	Canada Post	Postes Canada
	Postage paid	Port payé
<b>Third Third</b> <b>class class</b> <b>K1A 0S7</b> <b>HULL</b>		

If undelivered, return COVER ONLY to:  
 Canadian Government Printing Office,  
 Supply and Services Canada,  
 45 Sacré-Coeur Boulevard,  
 Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,  
 retourner cette COUVERTURE SEULEMENT  
 Imprimerie du gouvernement canadien,  
 Approvisionnement et Services Canada,  
 45, boulevard Sacré-Coeur,  
 Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Department of Transport:*

M. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;  
 Mr. R. Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

### *Du ministère des Transports:*

M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien;  
 M. R. Y. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne du transport de surface.



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Thursday, March 15, 1979

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 4

Le jeudi 15 mars 1979

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80  
Votes 60, 65 and L75  
Air Transportation Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980  
Crédits 60, 65 et L75  
Programme des transports aériens sous la rubrique  
TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Fourth Session of the  
Thirtieth Parliament, 1978-79

Quatrième session de la  
trentième législature, 1978-1979

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell  
*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

Baker ( <i>Gander-Twillingate</i> )	Goodale
Benjamin	Harquail
Caouette ( <i>Villeneuve</i> )	Lapointe
Collenette	Loiselle ( <i>Saint-Henri</i> )
Forrestall	Masniuk

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell  
*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

Mazankowski	Scott ( <i>Haliburton-</i> <i>Wentworth</i> )
McKenzie	Siddon
Murta	Wood—(20)
Portelance	
Roy ( <i>Laval</i> )	

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, March 8, 1979:

Mr. Wood replaced Mr. Gauthier (*Ottawa-Vanier*);  
Mr. Goodale replaced Mr. Béchard;  
Mr. Baker (*Gander-Twillingate*) replaced Miss Campbell  
(*South Western Nova*);  
Mr. Portelance replaced Mr. Smith (*Saint-Jean*).

On Thursday, March 15, 1979:

Mr. McKenzie replaced Mr. Nowlan;  
Mr. Siddon replaced Mr. Cadieu;  
Mr. Forrestall replaced Mr. Oberle.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 8 mars 1979:

M. Wood remplace M. Gauthier (*Ottawa-Vanier*);  
M. Goodale remplace M. Béchard;  
M. Baker (*Gander-Twillingate*) remplace M<sup>lle</sup> Campbell  
(*South Western Nova*);  
M. Portelance remplace M. Smith (*Saint-Jean*).

Le jeudi 15 mars 1979:

M. McKenzie remplace M. Nowlan;  
M. Siddon remplace M. Cadieu;  
M. Forrestall remplace M. Oberle.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 15, 1979  
(5)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:42 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Forrestall, Lapointe, Loisel (*Saint-Henri*), Mazankowski, McRae, Murta, Portelance and Roy (*Laval*).

*Other Member present:* Miss Campbell (*South Western Nova*).

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. Louis P. Cavanagh, Director—Financial Administration, Air; Mr. K. A. Johnson, Director, Airport Planning.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, February 23, 1979, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Monday, March 5, 1979, Issue No. 1.*)

By unanimous consent, the Committee considered Votes 60, 65 and L75—Air Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 5:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 15 MARS 1979  
(5)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 42 sous la présidence de M. Campbell (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Forrestall, Lapointe, Loisel (*Saint-Henri*), Mazankowski, McRae, Murta, Portelance et Roy (*Laval*).

*Autre député présent:* M<sup>lle</sup> Campbell (*South Western Nova*).

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens; M. Louis P. Cavanagh, directeur, Administration financière (Air); M. K. A. Johnson, directeur, Planification des aéroports.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 23 février 1979 relatif au Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du lundi 5 mars 1979, Fascicule n° 1.*)

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 60, 65 et L75—Programme des transports aériens sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 17 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, March 15, 1979

• 1542

[Text]

**The Chairman:** Order please. We have quorum to begin to hear evidence. We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. We have some information on the motion that was put forth by Mr. Murta at our last meeting and if we have the necessary quorum this afternoon we can deal with that matter. Meanwhile, I shall call Vote 60.

## TRANSPORT

A—Department—Air Transport Program

Budgetary

Vote 60—Air Transportation—Operating expenditures including expenditures on other than Federal property—\$145,499,000

I would like to welcome Mr. McLeish, the Administrator, Canadian Air Transportation and Administration. I would ask Mr. McLeish if he would like to introduce the officials with him this afternoon. Mr. McLeish.

**Mr. W. M. McLeish, (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport):** Yes, Mr. Chairman. I have first of all Mr. Don Lamont, the Director of Licensing Inspection, Civil Aeronautics; Mr. Ken Johnson, the Director of Planning for Airports Directorate and Mr. Louis Cavanaugh, the Acting Director General of Finance (Air).

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. McLeish. Mr. McLeish informed the Chair that he does not have an opening statement so we can proceed directly with the questioning. I have first, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, since our last meeting a number of reports have surfaced, rising out of the investigation of the Cranbrook disaster. I am not sure at the present time as to whether or not the report has been released in part or if this is a preliminary report, or just what the score is. Nevertheless, it has been quoted quite extensively in The Edmonton Sun and has been referred to on the CBC news. The reference was made that the CBC news department did in fact have a copy of the report. I have some points which I would like to cover, rising out of the statements that have been made.

The *Edmonton Sun* of March 12 and, I understand, *The Toronto Sun* of Sunday, March 11, ran a story citing inadequate federal regulations as being a major factor in the last year's crash of the Pacific Western Airlines Boeing 737. It goes on to say and I quote:

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 15 mars 1979

[Translation]

**Le président:** A l'ordre s'il vous plaît. Nous avons le quorum nécessaire pour entendre les témoignages. Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi portant sur le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. Nous avons quelques renseignements sur la motion présentée par M. Murta lors de notre dernière réunion, et si nous avons le quorum nécessaire cet après-midi, nous pourrions régler cela. En attendant, procédons à l'étude du crédit 60.

## TRANSPORT

A—Ministère—Programme des transports aériens

Budgétaire

Crédit 60—Transport aérien—Dépenses de fonctionnement y compris les dépenses faites à l'égard des propriétés qui n'appartiennent pas au gouvernement fédéral—\$145,499.00

Je tiens à souhaiter la bienvenue à M. McLeish qui est administrateur à l'Administration canadienne des transports aériens. Je prie maintenant M. McLeish de nous présenter les fonctionnaires qui l'accompagnent cet après-midi. Monsieur McLeish.

**M. W. M. McLeish (Administrateur, Administration canadienne de transport aérien, ministère des Transports):** Oui, monsieur le président. Il y a d'abord M. Don Lamont, directeur, Inspection et licences aéronautiques, aéronautique civile; M. Ken Johnson, directeur de la planification, direction des aéroports, et M. Louis Cavanagh, directeur général adjoint des Finances (Air).

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur McLeish. M. McLeish a informé le président qu'il ne fera pas de déclaration liminaire, alors nous pouvons passer immédiatement aux questions. Le premier intervenant est M. Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, depuis notre dernière réunion, un certain nombre de rapports ont fait surface, découlant de l'enquête sur le désastre de Cranbrook. Pour l'instant, je ne connais pas l'état des choses, je ne sais pas si le rapport a été publié en entier ou s'il ne s'agit que d'un rapport provisoire. Néanmoins, on a cité de grandes tranches de ce rapport dans le *Edmonton Sun* et on en a parlé au bulletin de nouvelles de Radio-Canada. On a même dit que le service des nouvelles avant obtenu un exemplaire de ce rapport. Je voudrais poser quelques questions découlant des déclarations qui ont été faites.

Dans le *Edmonton Sun* du 12 mars et, si je ne m'abuse, dans le *Toronto* du dimanche 11 mars, on affirmait dans des articles qu'une réglementation fédérale insuffisante serait l'un des principaux facteurs ayant causé l'écrasement l'an dernier du Boeing 737 de la *Pacific Western Airlines*. Je vous cite une partie de cet article:



[Texte]

• 1545

The report also criticized an inadequate system for reporting and correcting hazardous flying regulations for Canada's airports. "The lack of a suitable national system of incident reporting, investigation and follow-up corrective action allowed operational problems to remain uncorrected."

It goes on to point out further:

However, it stated: "There is no "legal" requirement for a pilot to make position reports during an instrument approach unless requested by ATC. The lack of effective regulation weakens the Advisory system."

It goes on further to state, and this is again in quotation marks,

"The interfaces between the organizations providing Air Traffic Services, Telecommunications (Aeradio) and Airport Services were not well enough developed to provide a reliable fail-safe flight information service."

Mr. Chairman, these statements and the statements which we have heard in this Committee and in the House leave me with the impression that we are being dealt a bit of a snow job here. I think it is fair to say that we are dealing here with a very important issue and yet the Minister and his officials have used every conceivable effort to discredit their own internal reports, discredit the press, discredit the air operations group and, indeed, have attempted to discredit the integrity of the members by suggesting that every time we bring up a matter of this nature, we are being irresponsible.

I think it is clear to say, sir, that arising from the statements which I have quoted and the statements which we have heard, there are some very serious conflicts between the two and the Minister might still want to call the press irresponsible for making those statements. I am not sure, I do not know whether he has responded, but I think I would be fair in saying that the Minister and his officials have a clear responsibility to explain and attempt to set the record straight in the face of these reports.

I think we should repeat here again what we have heard in this Committee. Mr. McLeish, you stated that the problems which were identified in the regional report were not the problems and the deficiencies which were discovered, were not, in fact, part of a deficiency on a national scale. You stated as well that the problems which have been linked between the 1976 report of the western region, the Interface Report, and the unfortunate action at Cranbrook are, as a matter of fact, not identical. You stated that it is a different problem at Cranbrook and I do not feel that I can speak to that until the accident report is released.

Clearly, the impression that we have been left with here in this Committee is that the problems which were identified as a result of the Interface Study had no bearing whatsoever on the problems which existed in Cranbrook. Yet, one of the prob-

[Traduction]

Le rapport critiquait également les insuffisances du système permettant de signaler et de corriger les règlements de vols dangereux appliqués aux aéroports canadiens. «l'absence d'un système national adéquat permettant de signaler les accidents, de faire enquête et subséquemment, de prendre les mesures correctives nécessaires, a laissé tels quels certains problèmes d'exploitation».

Je poursuis:

Toutefois, le rapport précise: «les pilotes ne sont pas obligés par la loi de faire rapport de leur position pendant un atterrissage aux instruments, à moins d'une demande du CTA. L'absence de réglementation efficace affaiblit le système de consultation.

L'article continue, citant toujours le rapport:

«La relation entre les divers organismes responsables des services du trafic aérien des télécommunications (Aeradio) et les services des aéroports n'était pas suffisamment au point pour assurer un service d'information de vol fiable et infaillible.»

Monsieur le président, compte tenu de ces déclarations, et de ce que j'ai entendu dans ce comité, ainsi qu'à la Chambre, j'ai l'impression qu'on tente un peu de nous tromper. À mon avis, il est juste d'affirmer qu'il s'agit ici d'une question très importante, et pourtant le ministre et ses collaborateurs ont fait tout ce qu'ils pouvaient pour discréditer leur propre rapport interne, pour dénigrer les journaux, pour discréditer le groupe des opérations aériennes, et il a même tenté de mettre en doute l'intégrité des membres de ce comité en laissant entendre que chaque fois que nous soulevons une question de cette nature, nous faisons preuve d'irresponsabilité.

Compte tenu de ce que j'ai cité et des déclarations que nous avons entendues, je crois, monsieur, qu'il est évident qu'il existe de très graves contradictions entre ces deux rapports; le ministre voudrait peut-être toujours qualifier la presse d'irresponsable pour ses déclarations. Je ne suis pas certain que le ministre a répondu, mais à mon avis, il est juste d'affirmer que le ministre et ses collaborateurs ont la nette responsabilité d'expliquer tout cela et de tenter de préciser la situation, face à ces articles.

Je crois que nous devrions répéter ce que nous avons entendu dans ce comité. Monsieur McLeish, vous avez affirmé que les problèmes signalés dans le rapport régional ne sont pas communs à tous les aéroports du pays. Vous avez également affirmé que de fait, les problèmes signalés dans le rapport de 1976 sur la région de l'Ouest, le rapport échange, et les problèmes ayant causé le déplorable accident de Cranbrook ne sont pas les mêmes. Vous avez dit que le problème de Cranbrook est différent et je ne crois pas vous voir en parler avant que le rapport de l'accident ne soit rendu public.

Les membres de ce comité ont donc la nette impression que les problèmes signalés dans le rapport d'échange, n'ont rien à voir avec les problèmes existant à Cranbrook. Pourtant, le rapport échange a signalé un certain problème, et je cite une fois de plus ce rapport pour le procès-verbal:

[Text]

lems that was identified in the interface report, which I would, again, like to quote for the record, clearly stated:

... there is no stated requirement for local traffic co-ordination between ATC and Aeradio; there is no mandatory requirement for any VFR or IFR pilot to contact Aeradio; and the Centre Controller is not obliged to consider VFR traffic in controlling his IFR traffic.

It went on to point out that national solutions are required and considered essential. In conclusion,—I want to put this on the record once again, sir—Mr. McKay asked the question, and I quote from Committee proceedings of issue No. 2:

“You are saying, then, that with respect to the conditions at Cranbrook, as they existed at the time of the crash... that these regulatory provisions about the pilots contact with an airport such as these were adequate at the time”.

Mr. McLeish replied, saying:

That is correct.

• 1550

And it was further in the discussion that followed that

We were further left with the impression that adequate reliable fail-safe telecommunications and airport services were in existence at Cranbrook at that time.

In the face of these reports I simply think it is incumbent upon the officials to respond to the charges that have been made because it simply is a total contradiction to the information that we have been given in this Committee.

Turning to another matter with respect to the air operations group...

**The Chairman:** Excuse me for interrupting the hon. member. It is just that at the last Committee meeting a member and the answers were allowed to continue for nearly 45 minutes thus prohibiting other members from asking questions. I will not allow this today. I would request that the hon. members keep their questions to our witnesses short, and that the witness' response be short. Now I will allow them 10 minutes and that is all.

Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, just speaking to your point, if I have 10 minutes and want to make a 10-minute statement or a 10-minute speech, or if I want to use the time for questions and answers, I think that is clearly my prerogative. I think that has been standard procedure. I may want to ask some questions. At this particular time I want to place some things on the record. Unless there is some rule or procedural...

**The Chairman:** Order, please. The procedure in this Committee has been that the question and answer period will be 10 minutes. I think it is grossly unfair to take the complete 10 minutes and allow the witness to answer 10 minutes. It is taking time away from other hon. members who have interest-

[Translation]

... aucun règlement officiel n'oblige l'ACTC et la radio Aeradio à assurer la coordination du trafic local; rien n'oblige les pilotes VFR ou IFR à contacter la radio aéronautique; et le contrôleur central n'est pas obligé de tenir compte du trafic VFR dans le contrôle de son trafic IFR.

On poursuit en indiquant que l'on considère essentiel de trouver des solutions à l'échelle nationale. En guise de conclusion—je voudrais que cela soit consigné une fois de plus, monsieur—M. MacKay a posé la question suivante et je cite du fascicule 2 des délibérations de ce comité:

«Vous dites donc qu'en ce qui a trait aux conditions prévalant à Cranbrook au moment de l'accident... que les dispositions réglementant le contact du pilote avec un aéroport tel que celui-ci, étaient satisfaisantes à l'époque».

Mr. McLeish a répondu:

C'est juste.

On a dit un peu plus loin dans la discussion:

On nous a donné aussi l'impression que des télécommunications et des services aéroportuaires convenables, fiables et sécuritaires existaient à Cranbrook à ce moment-là.

En raison de ces rapports, j'estime que les responsables doivent répondre aux accusations qui ont été portées, car elles contredisent véritablement les renseignements qu'a reçus le Comité.

Pour passer à une autre question concernant le groupe responsable des activités aériennes...

**Le président:** Excusez-moi de vous interrompre, monsieur. Lors de la dernière réunion du Comité la question d'un député et la réponse ont pris trois quarts d'heure, les autres membres n'ont donc pas pu poser de questions. Je ne vais pas le permettre aujourd'hui. Je demande donc aux députés de poser des questions brèves et au témoin que ses réponses soient courtes. Je n'accorde que 10 minutes, pas une de plus.

Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, à ce sujet justement, si vous m'accordez 10 minutes, si ma déclaration prend 10 minutes, et si je veux prendre ces 10 minutes pour faire un discours ou pour poser des questions et obtenir des réponses, c'est à moi de décider. C'est toujours comme ça que nous avons procédé. Je voudrai peut-être poser des questions pendant ce temps. Toutefois, je veux qu'on prenne note de ma réponse, à moins qu'il y ait un règlement ou une question de procédure...

**Le président:** A l'ordre. On a toujours accepté à ce Comité-ci que la question et la réponse devaient prendre 10 minutes. Il est tout à fait injuste de prendre les 10 minutes au complet et de permettre que les témoins en prennent 10 aussi. Vous enlevez de cette façon aux autres membres la possibilité de



*[Texte]*

ing questions to pose to the witness, and I would ask you to consider the other members that are on this Committee.

Order, please.

So I will cut off the questions and answers at 10 minutes. If there is a second round I will be glad to put your name back on and you can again question the witness, and we will continue doing this until time has elapsed at 5.00 o'clock.

Mr. Mazankowski.

Mr. Forrestall on a point of order.

**Mr. Forrestall:** On the same point of order, Mr. Chairman, what you are inferring then is that a member has only five minutes to ask questions, assuming five minutes for responses. Now bear in mind that until two or three years ago, Mr. Chairman, the procedures in the standing committees of the House of Commons were somewhat different, indeed a lot more accommodating to members in their determinations of policies and spending practices within government departments.

We have adopted in the last two years, as a result of this damnation called a "bloc system", business of a 10-minute opportunity to question ministers, with a large number of interested members present, probably is one of necessity, but I would not want left on the record that it constitutes a precedent that cannot be changed and, in fact, should not be changed, because no member can adequately pursue his responsibilities through an area nearly as large as Transport in five minutes of questioning.

It is stupid and irrelevant and I would not want foisted upon the committees generally, and I suppose the opposition has to bear some responsibility here too, the consequences of a very bad piece of judgment two or three years ago with respect to the method in which we proceed.

**The Chairman:** Mr. Roy, on the same point of order.

**Mr. Roy:** Did you mention that you will allow fair time to the witness to answer questions raised by Mr. Mazankowski after his 10 minutes?

**The Chairman:** Unfortunately it had not been decided in the steering committee as to whether that was allowed. As long as I have been Chairman the tradition is that we allow 10 minutes for questions and answers. There is nothing that permits me to change it at the moment because it has not been put to the steering committee and back to the Committee generally. That has to be done. The only reason that we have allowed 10 minutes for most members was to provide them with sufficient time to question the witness; ten minutes was the maximum allowable in our frame period. If we had gone longer than that then unfortunately other members could not have asked questions of the witness. So we have allowed 10 minutes for questions and answers.

• 1555

If the committee members wish that the period be extended, then I think it should be discussed at the subcommittee

*[Traduction]*

poser des questions intéressantes aux témoins, je vous demande de penser un peu aux autres.

A l'ordre.

Nous décidons que les questions et les réponses doivent prendre 10 minutes. S'il y a un second tour, j'inscrirai volontiers votre nom sur la liste et vous pourrez de nouveau poser des questions aux témoins, et c'est ce que nous allons faire jusqu'à ce que la séance prenne fin, soit jusqu'à 17 heures.

Monsieur Mazankowski.

M. Forrestall invoque le Règlement.

**M. Forrestall:** Au sujet de ce rappel au Règlement, monsieur le président, vous prétendez qu'un député n'a que cinq minutes pour poser des questions en supposant que les réponses prennent cinq minutes. Si vous vous en souvenez, jusqu'à il y a deux ou trois ans environs, la façon de procéder à la Chambre et aux comités permanents était très différente. En fait, on était beaucoup plus accommodant pour les députés qui voulaient savoir quelles étaient les politiques et les pratiques de dépense au sein des ministères.

Nous avons adopté au cours des deux dernières années, à la suite de ce satané système de blocs, des périodes de 10 minutes pour interroger les ministres, alors qu'un grand nombre de membres intéressés sont présents, est probablement une nécessité, mais je ne voudrais pas qu'on oublie que cela constitue un précédent qui ne peut être changé et, en réalité, qui ne devrait pas être changé, car aucun membre du Comité ne peut s'acquitter comme il faut de ses responsabilités dans un domaine aussi important que le transport, si on ne lui accorde que cinq minutes pour questionner.

C'est stupide et mal à propos et je ne voudrais pas imposer aux comités en général—je suppose que l'opposition en est également responsable—les conséquences d'une mauvaise décision prise il y a deux ou trois ans quant à la méthode que nous avons maintenant adoptée.

**Le président:** Monsieur Roy, au sujet du même rappel au Règlement.

**M. Roy:** Avez-vous dit que vous accorderiez au témoin un supplément de temps pour répondre aux questions soulevées par M. Mazankowski après ses 10 minutes?

**Le président:** Malheureusement, on n'a pas décidé au comité directeur si ce serait permis. De plus, j'en suis témoin, on a toujours accordé 10 minutes pour les questions et les réponses. Rien ne me permet de changer cela à ce moment-ci, car la question n'a pas été soulevée au comité directeur ni aux comités en général. Il faut que ce soit fait. La seule raison pour laquelle nous avons accordé 10 minutes à la plupart des membres, c'était justement de leur donner le temps voulu pour questionner les témoins, 10 minutes c'est la période maximale. Si nous les dépassons, malheureusement, tous les députés ne pourront poser des questions aux témoins. Nous avons donc accordé 10 minutes pour les questions et les réponses.

Si les membres du comité veulent que la période allouée à chaque député soit prolongée, il faudra en discuter au comité

*[Text]*

meeting and brought to all members of this committee; and if they decide that a member is allowed to speak for 10 minutes and the witness to respond for 10 minutes, which is 20 minutes, than I am in the hands of the Committee. I am not the one who is going to judge whether it is 10 or 20. But in the past four years, we have attempted to allow every member a reasonable time for questions and answers, and it has worked—until recently—very well. If it is to be changed, we will change it. But at the moment, that is the consideration we have given to other members: a 10-minute period. I would hope that until the Committee changes those rulings, we would abide by them.

Monsieur Roy, sur le même rappel au Règlement.

**M. Roy:** Monsieur le président, je pense qu'il s'agit d'un débat très sérieux. L'honorable député, M. Mazankowski, depuis deux réunions, met en doute la sécurité des passagers canadiens qui voyagent à bord d'Air Canada, la sécurité au niveau du transport aérien.

Je pense que nous n'avons pas le droit, monsieur le président, de laisser l'honorable député porter des accusations comme il le fait depuis deux réunions sans laisser au témoin tout le temps voulu pour répondre aux affirmations tout à fait gratuites qui ont été faites par l'honorable député.

Lors de la dernière réunion, monsieur le président, M. Mazankowski a porté des accusations et le témoin a répondu à tout ce qu'il a demandé. Je pense que nous n'avons pas le droit, monsieur le président, devant la presse, aujourd'hui, de laisser porter des accusations non fondées qui mettent justement en doute la sécurité au ministère des Transports. Alors, je pense qu'il nous faut absolument, si on veut poursuivre la discussion selon l'approche utilisée par M. Mazankowski, laisser le temps au témoin de répondre aux accusations gratuites de M. Mazankowski.

**The Chairman:** Mr. McRae.

**Mr. McRae:** It is not on a point of order. I just wanted my...

**The Chairman:** You have another point?

This is exactly what is going on: now we have just about an hour left, with these points of order. What we will do is I will allow—I will get back to you, Mr. McRae—I will allow the honourable member his 10 minutes, because that is the way it reads in our agreement in the subcommittee, and the Committee members have approved it; and I will allow the witness to respond adequately to any questions or statements by any honourable member.

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman...

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** ... just to reply to the honourable member's point of order, I am simply putting on the record some of the things which are clearly available and which I want clarification on. If any suggestions or implications are added thereto, it simply arises out of the statements I have at hand. And if that is being irresponsible, I really question that,

*[Translation]*

directeur pour ensuite soumettre la décision de ce dernier au comité plénier; si vous voulez qu'un député ait droit à dix minutes pour poser ses questions et que le témoin ait 10 minutes également pour répondre, cela fait vingt minutes; si c'est cela que vous voulez, c'est à vous de décider, mais pas à moi. Toutefois, au cours des quatre dernières années, nous avons essayé de donner à chaque député suffisamment de temps pour les questions et les réponses et cela a très bien marché jusqu'à présent. J'estime que pour le moment, nous devons maintenir cette période de 10 minutes puisqu'il n'en a pas été décidé autrement. Si le comité désire changer ces règles, nous respecterons les nouvelles.

Mr. Roy, on the same point of order.

**Mr. Roy:** Mr. Chairman, I think it is a very serious debate. The honourable Member, Mr. Mazankowski, has been questioning, for the last two meetings, the security of Canadian passengers on Air Canada flights.

We cannot, Mr. Chairman, let the honourable Member make that kind of allegation without giving the witness enough time to answer those quite unjustified accusations.

At the last meeting, Mr. Chairman, Mr. Mazankowski has made some accusations and the witness answered all his questions. We cannot, Mr. Chairman, let him make those unfounded accusations, especially before the press, because they question the security of air flights. If we want to pursue these discussions with the approach used by Mr. Mazankowski, we must give the witness enough time to answer those accusations.

**Le président:** Monsieur McRae.

**M. McRae:** Ce n'est pas un rappel au Règlement, je voulais simplement...

**Le président:** C'est une autre remarque?

Voici où nous en sommes: nous avons entendu trois rappels au Règlement et il nous reste à peu près une heure. Avant de vous donner la parole, monsieur McRae, je vais donner au député des dix minutes, conformément au Règlement établi dans notre sous-comité et approuvé par les membres du comité. Ensuite, je permettrai au témoin de répondre aux questions ou aux remarques de ce député.

**Des voix:** D'accord.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président...

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** ... en réponse au rappel au Règlement du député, je tiens à dire que je ne fais que consigner des documents qui sont déjà publiés et à propos desquels je voudrais avoir des précisions. Si des suggestions ou des conclusions peuvent être faites, c'est tout bonnement parce qu'elles découlent des documents que j'ai entre les mains. Mon attitude



[*Texte*]

because I think we all have a responsibility to clear up the mess, whether it is real or implied.

**An hon. Member:** *D'accord.*

**Mr. Mazankowski:** I am simply giving the Minister and indeed the Administrator of Air Transportation within the Ministry of Transport the opportunity to clear up the mess and clear up the record. Rather than accusing me of doing something wrong, you should be commending me for bringing the matter forth and giving the officials the opportunity to reply.

**The Chairman:** Order. That is a question maybe for debate. Now, I would like to get back to the honourable member.

Mr. McRae—on another point of order?

**Mr. McRae:** It is not a point of order. I just want my name on the list.

**The Chairman:** Fine. You are on the list, Mr. McRae.

**Mr. Benjamin:** Am I on the list?

**The Chairman:** You are on the list, Mr. Benjamin.

Just before we proceed, I would also like to call Votes 65 and L75, so the questioning can be directed—it is all air transportation, so they can be directed to those two areas.

## TRANSPORT

A—Department—Air Transportation Program

Vote 65—Air Transportation—Capital expenditures including contributions towards construction done by local or private authorities—\$75,300,000

Vote L75—Advances subject to terms and conditions prescribed by Treasury Board—\$33,449,000

**The Chairman:** Agreed? Agreed.

**Mr. Mazankowski:** I would like to know, Mr. Chairman, how much time I have.

**The Chairman:** You have another five minutes, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I want to deal briefly with the statements of Mr.— and Mr. Chairman, the statements I am making really arise out of the statements made by Mr. McLeish last week. I could very well have spoken to my own motion and taken 10 minutes, or maybe 20 minutes, and that would clearly have been in order. I wanted to get on with the vote and that is why I reserved the opportunity until this meeting.

At the last meeting, Mr. McLeish attempted to convince the Committee that the problem within the Air Administration is one of leaks within the department rather than a problem of an adequate level of air safety, he made it very clear that the inspectors were responsible for the leaks. I must say that in the course of the Committee hearings, I have detected very little sympathy from Mr. McLeish for the inspectors and I think it fair to say that fortunately this lack of support is not shared by all within the Ministry of Transport. I would like to quote from a memorandum of December 12, 1978 which was en-

[*Traduction*]

n'est pas du tout irresponsable. Au contraire, j'estime que nous avons tous la responsabilité de tirer toute cette affaire au clair.

**Une voix:** D'accord.

**M. Mazankowski:** Je donne en fait l'occasion au ministre et à l'administrateur des transporteurs aériens de tirer toute cette affaire au clair. Donc, au lieu de m'accuser d'irresponsabilité, vous feriez mieux de me remercier de soulever cette question et de permettre ainsi aux représentants du ministère de s'expliquer.

**Le président:** A l'ordre. C'est une question dont on pourrait discuter. Je préférerais donner la parole aux députés qui l'ont demandé.

Monsieur McRae, vous voulez invoquer le Règlement?

**M. McRae:** Non. Je veux simplement que mon nom soit inscrit sur la liste.

**Le président:** Bon. C'est fait.

**M. Benjamin:** Suis-je sur la liste?

**Le président:** Oui, monsieur Benjamin.

Avant de reprendre notre discussion, je vais mettre aux voix les crédits 65 et L75, afin que vos questions puissent être formulées en conséquence. Il s'agit, je le signale, des transports aériens.

## TRANSPORTS

A—ministère—programme des transports aériens

Crédit 65—transports aériens—dépenses en capital, y compris les contributions pour les travaux de construction exécutés par les autorités locales ou des entrepreneurs privés—\$75,300,000

Crédit L75—avances faites, sous réserve des conditions prescrites par le Conseil du Trésor—\$33,449,000

**Le président:** Vous êtes d'accord? Bien.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je voudrais bien savoir de combien de temps je dispose.

**Le président:** Vous avez encore 5 minutes, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, ce que je vais dire découle des remarques faites par M. McLeish la semaine dernière. J'aurais très bien pu consacrer mes dix minutes, ou même 20 à parler de ma propre motion et cela aurait été tout à fait normal. J'ai préféré parler de ce crédit et c'est la raison pour laquelle j'ai attendu la séance d'aujourd'hui.

Lors de la dernière séance, M. McLeish a essayé de convaincre le comité que son administration a des problèmes de fuite plutôt que des problèmes de sécurité. De plus, il a dit carrément que les inspecteurs étaient responsables de ces fuites. J'ajouterais même que, d'après ces remarques, M. McLeish manifestait très peu de sympathie pour les inspecteurs, mais, heureusement, ce sentiment n'est pas partagé par les fonctionnaires du ministère des Transports. J'aimerais citer un mémoire du 12 décembre 1978 intitulé «Problèmes urgents du groupe de la navigation aérienne»; ce mémoire replace dans

[Text]

titled *Urgent Concerns of the Aircraft Operations Group* which puts into perspective some of the very real problems that exist within the Department and the relationship of the inspectors vis-à-vis the management which in this case is the Air Transportation Administration. It is a document that was issued by Mr. D. J. Dewar, the Western Regional Administrator. I would like to quote briefly from it because I think it puts this whole thing into perspective.

• 1600

Mr. Chairman, I would like also to ask the Committee to give serious consideration to having the Air Operations group appear before this Committee because they have been brought into this issue and I think perhaps their side of the story should be heard. One of the breakdowns that we seem to be having is the result of the malaise or the breakdown in relationship between this group and the Air Transportation Administration. I am quoting now from the document and it reads as follows:

Recent resignations by Civil Aviation Inspectors have caused me concern and I am convinced that a critical situation has developed. Recruiting personnel who can effectively replace experienced inspectors will be extremely difficult, if possible at all, and the cost to the taxpayer in training new recruits will be very high and possibly could be avoided.

In my experience over the years Civil Aviation Inspectors have always been a non-militant, highly dedicated group of professionals who have caused management no problems. Management has relied on them in many ways, an example of which is the responsible way in which they man operations rooms across the country during various contingencies. Civil Aviation Inspectors have always acted as an extension of management and as our front men in the field. Until a few years ago there was a great deal of rapport between managers and Civil Aviation Inspectors. Because of this, Civil Aviation Inspectors came to expect management to ensure that they would be treated fairly and would be compensated at an equitable rate.

It has become apparent that this rapport has unfortunately been replaced by disillusionment with employment by Transport Canada, poor morale and distrust of management.

The gentleman goes on to summarize some of the issues as he sees them.

(1) Salary—Under normal circumstances money has not been a factor uppermost in the minds of Civil Aviation Inspectors. As a group their professional concern has been to serve the industry and protect the flying public. However, in recent years they have fallen so far behind in salary that the working level Civil Aviation Inspectors are hurting financially and salary has become the most critical problem at the present time. The working level rank in

[Translation]

leur contexte réel les problèmes très réels qui se posent au ministère et les relations qui existent entre les inspecteurs et la direction, en l'occurrence l'administration du transport aérien. Ce document a été rédigé par M. D. J. Dewar, administrateur de la région de l'Ouest. Je veux brièvement en citer quelques extraits car, à mon avis, cela remet tout le problème dans son contexte réel.

J'aimerais également, monsieur le président, demander au Comité d'envisager sérieusement la possibilité de convoquer le groupe de la navigation aérienne. En effet, il conviendrait peut-être d'entendre leur propre version des faits. Les problèmes que nous avons aujourd'hui semblent résulter d'un certain malaise ou tout au moins d'une rupture des communications entre ce groupe et l'administration du transport aérien. Je cite maintenant ce document:

Les démissions récentes de certains inspecteurs de l'aviation civile me causent quelque inquiétude car je suis convaincu qu'elles sont l'aboutissement d'une situation très tendue. Il sera très difficile, voire impossible, de recruter du personnel capable de remplacer des inspecteurs expérimentés et il faudra consacrer à la formation des nouvelles recrues des fonds considérables, alors que cela aurait pu être évité.

J'ai moi-même constaté au cours de plusieurs années que les inspecteurs de l'aviation civile n'étaient jamais militants et constituaient un groupe de professionnels très dévoués qui ne causait jamais de problème à la direction. Celle-ci leur faisait d'ailleurs confiance, à preuve la façon tout à fait consciencieuse dont ces inspecteurs s'acquittent de leurs responsabilités dans les tours de contrôle du pays, en cas d'urgence. Les inspecteurs de l'aviation civile ont toujours été une aide très précieuse à la direction et ont toujours su s'acquitter de leurs tâches sur le terrain. Il y a encore quelques années, les rapports étaient excellents entre les directeurs et les inspecteurs de l'aviation civile. C'est d'ailleurs pour cela qu'ils s'attendaient à être traités de façon juste et à être rémunérés à un taux équitable.

Malheureusement, cette relation a été remplacée par une grande déception, un moral très bas et une méfiance à l'égard de la direction.

L'auteur résume ensuite les principaux problèmes, tels qu'il les perçoit.

(1) Salaires—En temps normal, le salaire n'est pas le facteur le plus important pour les inspecteurs de l'aviation civile. En tant que groupe professionnel leur principale préoccupation était de servir l'industrie et de protéger les passagers. Toutefois, au cours des dernières années, leurs augmentations de salaires ont été si parcimonieuses qu'ils ont maintenant des problèmes financiers et que, en conséquence, le salaire est devenu leur problème principal



## [Texte]

the military now earns approximately \$10,000 per year more than the working level Civil Aviation Inspector.

(2) Lack of Management Support—It is apparent that the Aircraft Operations Group feel that management has allowed Treasury Board to usurp too many management functions and that those of us who are senior managers in Transport Canada have not fulfilled our role in defending them and ensuring that the onerous tasks of Civil Aviation Inspectors are understood and appreciated. On the contrary they have observed what appears to the group to be breaches of faith and obvious attempts to undermine them during negotiations and during the one and only strike they were involved in. Civil Aviation Inspectors found this strike to be totally repugnant to them but felt forced into it due to lack of support by management.

It goes on to mention:

(3) Communication—Lack of communication within the Air Administration is a close third. This lack of communication in the view of Inspectors exists at all levels in the Region and at Headquarters.

(4) Standards—There is a serious lack of policy, guidance and development of standards by Headquarters and in the view of Inspectors Headquarters becomes too involved in day-to-day operations which should be handled by region.

(5) Training—Orientation and development training within the Air Administration is grossly inadequate.

(6) ...

**The Chairman:** Order, please. Mr. Mazankowski your time has elapsed. I will ask Mr. McLeish to comment, if he so wishes, on Mr. Mazankowski's statement.

• 1605

**Mr. McLeish:** I would first of all, Mr. Chairman, like to dissociate myself from the allegations of having made remarks that were disparaging to the press or to anyone else involved in the question of civil aviation safety in the country. I have at no time gone on record as making any such comments.

With regard to the Cranbrook report, I can say that neither I nor the Minister of Transport have a copy of the report because of the manner of the procedures for releasing reports. The accident review board will be releasing the reports, I was told this afternoon, probably within a week. The French translation has been completed and they now go to the printers. Some 800 or 900 copies are to be printed and the report should be available next week. I therefore am not able to comment on the reports that have appeared in the press. I would also add that when the report is released officially, I feel certain Mr. Lang and/or myself will be prepared to make appropriate statements at that time.

With regard to the western region report, which was the subject of considerable discussion at two previous meetings of this Committee, I thought I had succeeded in explaining, but

## [Traduction]

aujourd'hui. Les inspecteurs de l'armée gagnent environ \$10,000 de plus par an que les inspecteurs de l'aviation civile, et je parle du niveau de travail.

(2) Absence de soutien de la part de la direction. Le groupe de la navigation aérienne estime que la direction a permis au Conseil du Trésor d'usurper beaucoup trop de fonctions de gestion et que les cadres de Transports Canada n'ont pas joué leur rôle, en ce sens qu'ils ne les ont pas défendus pour s'assurer que les services de ces inspecteurs étaient reconnus et appréciés à leur juste valeur. Selon le groupe, la direction a, au contraire, fait preuve de mauvaise foi et a essayé de saper les efforts de ce groupe pendant les négociations et pendant la seule et unique grève à laquelle il a participé. Les inspecteurs de l'aviation civile jugeaient cette grève tout à fait répugnante, mais ils se sont sentis obligés d'y participer en raison du manque de soutien manifesté par la direction.

L'auteur poursuit:

(3) Communication—Le manque de communication au sein de l'administration du transport aérien vient tout de suite après. Ce manque de communication existe à tous les niveaux, dans les régions et à l'administration centrale.

(4) Normes—L'administration centrale n'a pas élaboré de politiques ni de normes sérieuses et, selon les inspecteurs, cette administration centrale s'occupe beaucoup trop des opérations locales qui devraient être régies par la région.

(5) Formation—Elle est tout à fait insuffisante au sein de l'administration des transports aériens.

(6) ...

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Votre temps est écoulé, monsieur Mazankowski, et je vais donc demander à M. McLeish s'il a des commentaires à faire.

**M. McLeish:** Tout d'abord, monsieur le président, je tiens à démentir les allégations selon lesquelles j'aurais dénigré la Presse ou quiconque autre en ce qui concerne la sécurité de l'aviation civile au Canada. Je n'ai jamais dénigré personne.

En ce qui concerne le rapport de Cranbrook, je peux vous dire que ni le ministre des Transports ni moi n'en avons eu d'exemplaire, conformément aux procédures de publication de ce genre de rapport. La Commission d'enquête sur cet accident doit publier des rapports cet après-midi ou d'ici une semaine, d'après ce qu'on m'a dit. La traduction française est terminée et les rapports sont en cours d'impression; 800 ou 900 exemplaires seront disponibles la semaine prochaine. Je ne suis donc pas en mesure de faire des commentaires sur les rapports qui ont été publiés dans la Presse. Permettez-moi également de vous dire que, lorsque ce rapport sera publié officiellement, je suis sûr que M. Lang ou moi serons disposés à faire les déclarations appropriées.

En ce qui concerne le rapport de la région de l'Ouest, rapport dont le comité a beaucoup parlé au cours des deux séances précédentes, je pensais avoir réussi à vous expliquer—

*[Text]*

apparently I had not, that the problem that precipitated the report from the western region in 1976 related to an overlapping of authorities of air radio and air traffic services at airports located in the sparsely settled area of western region. In attempting to bring that problem to the attention of the air administration headquarters, the western region also included a number of other aspects of air-ground communications in its recommendations. The question of Cranbrook, to the extent that I am familiar with the Cranbrook situation, did not relate to a duplication of responsibilities between air radio and air traffic services, and it is that point that distinguishes the two subject matter: the Cranbrook accident and the western region report. I have no doubt that there will be subjects included in the report of the safety bureau and the investigation into the Cranbrook accident which will have commonalties with the subject matter contained in the western region report. It is impossible to discuss the subject matter of air-ground communications without having commonalty.

I also indicated at the time that the report was received, and I read into the record at the last meeting, the action taken by headquarters. That action is available, and if my word is not accepted all I can do is produce, under the appropriate circumstances, copies of the headquarters files, which will disclose what action was taken; but I can assure you that no stone was left unturned in dealing with both the long-term and the short-term aspects of the western region report.

I went on further to explain that we had had a study of the flight information services function throughout the country, which had been commenced approximately 1975 and has been under implementation now for the last two years. The flight information services officers have been introduced at a number of locations to replace radio officers. We handed to that task force the responsibility for the long-term aspects of the subject matter contained in the western region report, and I am pleased to say that the work of that task force is almost completed. I indicated that there were procedures that would be adopted in the reasonably near future dealing with the longer-term aspects. I was asked if there was an air navigation order being prepared to deal with this subject. I said there was not one, and I answered that to the best of my knowledge. I have since inquired to find out if a draft air navigation order has been prepared and I am told that it is still being considered. But one has not been prepared.

• 1610

The question of air-ground communications, I believe, will be addressed in full measure at the time of the completion of the flight information services activity. If that is later than the advent of the Cranbrook report, there will be ample opportunity for us to go into whatever details are demanded by the aviation public and any other group that wants to know.

With respect to the aircraft operations group, I must say that that memorandum from which you quote, Mr. Dewar's memorandum, is quite familiar to me. I discussed it with him before he sent it to me and, of course, spent a great deal of time discussing it with others after it was received. The bulk of that memorandum from Mr. Dewar states the information

*[Translation]*

mais apparemment ce n'est pas le cas—que le problème à l'origine du rapport de la région de l'Ouest en 1975, était dû à un chevauchement des fonctions entre les communications radio et les services de la circulation aérienne, dans des aéroports de régions assez peu peuplées. En plus de ce problème, la région de l'Ouest avait décidé de porter à l'attention de l'administration centrale un certain nombre d'autres questions relatives aux communications au sol. À ma connaissance, l'accident de Cranbrook n'a pas été causé par un chevauchement des fonctions entre les services de radio et les services de la circulation aérienne; en conséquence, le rapport de l'accident de Cranbrook et celui de la région de l'Ouest portent sur des problèmes différents. Je suis persuadé toutefois, que le rapport du bureau de la sécurité et l'enquête sur l'accident de Cranbrook auront des points communs avec certaines questions étudiées dans le rapport de la région de l'Ouest. En effet, il est impossible de discuter des communications au sol sans se regrouper.

J'avais également signalé, au moment où le rapport m'était parvenu, que l'administration centrale avait pris certaines mesures. Si vous ne me croyez pas, tout ce que je peux faire c'est vous soumettre, selon les procédures appropriées, des exemplaires des dossiers de l'administration centrale qui vous décriront les mesures qui ont été prises; toutefois, je peux vous assurer que rien n'a été négligé en ce qui concerne les aspects à court terme et à long terme du rapport de la région de l'Ouest.

J'avais en outre mentionné qu'une étude sur les services d'information en vol, dans le pays, avaient été entreprises en 1975 et que ses recommandations étaient appliquées depuis deux ans. Des agents des services d'information en vol ont été postés dans un certain nombre de localités afin de remplacer les officiers radio. Nous avons chargé ce groupe de travail d'étudier les aspects à long terme de ce rapport de la région de l'Ouest et je suis ravi de pouvoir énoncer que ce travail est presque terminé. J'ai également indiqué que des procédures seraient adoptées, d'ici peu, au sujet de ces aspects à long terme. On m'avait demandé si une ordonnance sur la navigation aérienne était en cours de préparation et j'avais répondu que non, car c'est ce que je croyais. Depuis, j'ai cherché à savoir si une ordonnance sur la navigation aérienne était en cours de préparation, et on m'a dit que cette possibilité était envisagée, mais qu'aucune décision n'avait encore été prise.

La question des communications au sol sera étudiée à fond lorsque le rapport des services d'information en vol sera publié. S'il l'est après la publication du rapport de Cranbrook, nous aurons tout le temps d'étudier les questions posées par l'aviation publique et tout autre groupe.

En ce qui concerne le groupe de la navigation aérienne, je dois vous dire que je suis parfaitement au courant du mémoire rédigé par M. Dewar. J'en ai même discuté avec lui, avant qu'il ne soit publié, et j'en ai beaucoup discuté avec d'autres personnes après. Ce mémoire a été essentiellement composé à partir de renseignements que M. Dewar a obtenus auprès du



*[Texte]*

that he had been apprised of by the aircraft operations group in his region. I think it is unfortunate if the record appears to show that those are his opinions in all instances. I think there is a distinction between the two.

However, I would like to go on to say that I share the majority of the sentiments that are in that memorandum and this is well known to the bulk of the aircraft operations group. As a matter of fact, at the time that we first proceeded to have difficulty with the negotiations with the group, I personally went before the Treasury Board, went before the AIB, and I pleaded their case, but was reminded time and time again that they were required to operate within the regulations of the board and of the AIB. I was completely powerless to do anything to alter those regulations or to even ask for any concessions to be made. I remind you that the AIB regulations . . .

**Mr. Mazankowski:** What was the position of your Minister?

**Mr. McLeish:** As far as I know, the Minister also is bound by the same regulations. I would remind you that the aircraft operations group failed to reach a contract because the regulations of the AIB were dated in such a way that by one day they failed to be able to reach an agreement, and due to one day they were in fact constrained by the AIB regulations at the time.

I appealed that. I went before the AIB on two occasions, and I can assure you that I worked very hard to try and assist the group. As a matter of fact, at the time I asked both the group's union and the Treasury Board to permit us to undertake the occupational study to which I referred the other day, to be done by the Bureau of Management Consulting of the Department of Supply and Services, an independent group, much in the manner that we had done 10 years previously with the air traffic controllers, which ultimately led to the full understanding of the controllers' problems and which ultimately led to a much closer relationship between management and the controllers.

For a period of two and a half years I was unable to convince both the unions and the Treasury Board to undertake the study. And finally a year ago I succeeded. As I mentioned, that study is almost completed. As a matter of fact, I have seen a draft of the report. That report lays it on the line and it states exactly what the problems are with respect to management, with respect to the Treasury Board difficulties as perceived by the aircraft operations group, and with respect to the group itself.

The report will speak to many of the points that are contained in that memorandum that you have read by Mr. Dewar. I would like to assure you that it is not a question of Treasury Board usurping management's functions. I have gone to the absolute limit of the power and the authority that I have as administrator, as the senior manager of the air administration, to attempt, on behalf of the group, to break the deadlock, and I have been unsuccessful.

**Mr. Mazankowski:** Surely the policy . . .

*[Traduction]*

groupe de la navigation aérienne de sa région. Il serait regrettable que le procès-verbal donne l'impression que ce texte reflète toujours ses opinions. Il faut donc faire la distinction entre les deux.

J'aimerais toutefois ajouter que je partage la plus grande partie des sentiments exprimés dans ces mémoires, et la majorité des membres du groupe de la navigation aérienne le savent bien. En fait, quand nous avons commencé à avoir des difficultés dans les négociations, je me suis personnellement rendu devant le Conseil du Trésor et la Commission de lutte contre l'inflation pour plaider la cause de ce groupe, mais, à chaque fois, on m'a répondu que ce groupe était obligé de se conformer aux règlements de ces deux organismes. Je ne pouvais absolument rien faire pour modifier ces règlements ni même pour demander des concessions. Je vous rappellerai que les règlements de la Commission de lutte contre l'inflation . . .

**M. Mazankowski:** Quelle était la position de votre ministre?

**M. McLeish:** A ma connaissance, le ministre doit observer les mêmes règlements. Le groupe de la navigation aérienne n'a pas réussi à signer un contrat parce que la date des règlements de la commission était telle qu'à un jour près, ils n'y étaient plus soumis.

J'ai fait appel et je suis allé devant la Commission de lutte contre l'inflation à deux reprises; je peux vous assurer que j'ai vraiment fait le maximum pour essayer d'aider ce groupe. En fait, à cette époque, j'avais demandé au syndicat du groupe et au Conseil du Trésor de nous permettre d'entreprendre l'étude professionnelle dont j'ai parlé l'autre jour en la confiant au bureau des conseiller en gestion du ministère des Approvisionnements et Services; il s'agit d'un groupe indépendant, et cette étude est à peu près semblable à celle que nous avons faite il y a une dizaine d'années au sujet des contrôleurs de la circulation aérienne; vous vous souvenez sans doute que cette étude avait permis de mieux faire comprendre les problèmes des contrôleurs et d'instaurer de meilleures relations de travail entre la direction et les contrôleurs.

Pendant deux ans et demi je n'ai réussi à convaincre ni le syndicat ni le Conseil du Trésor de la nécessité d'une telle étude. Finalement, il y a un an, j'y ai réussi. Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, cette étude est maintenant presque terminée et, en fait, j'en ai même vu une première version. Elle explique très clairement les problèmes relatifs à la direction, au Conseil du Trésor et au groupe de la navigation aérienne.

Cette étude donnera des réponses à un grand nombre des questions posées dans le mémoire de M. Dewar. Je peux vous assurer que le Conseil du Trésor n'a absolument pas l'intention d'usurper les fonctions de la direction. J'ai exercé le maximum des pouvoirs qui m'avaient été confiés en tant que responsable de l'administration des transports aériens pour essayer, au nom du groupe, de sortir de cette impasse; malheureusement, je n'ai pas réussi.

**M. Mazankowski:** La politique . . .

[Text]

**The Chairman:** Order, please. You are out of order, Mr. Mazankowski, please. Mr. McLeish.

• 1615

**Mr. McLeish:** I will finish in just one minute. I have spoken to several of the AO group inspectors, who are close friends of mine, and they have advised me that there is a mixed feeling among them. They are quite confused and frustrated by the whole process they have been through for the last three years. They want to believe in the system and they are trying desperately to find out how to make it work. In the meantime, they changed the union with which they were affiliated and they have had to start all over again in the process with respect to the collective bargaining. At the present time it is my understanding that the Treasury Board is attempting to meet with them, and has been for 30 days, to come back to the table so that they can continue to try to make progress through the conciliation process. I am powerless to do anything. I have talked to both sides. I have talked to Treasury Board as recently as— Incidentally I spend most of my days in Montreal before the commission of inquiry into air-ground bilingual activities, and I am running back and forth here. I met just the other day, at the beginning of the week, with the Treasury Board officials at great length to try to find how to break the deadlock, and I am unable to. That completes my answer.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McLeish.

Mr. McRae.

**Mr. McRae:** Thank you, Mr. Chairman. There are two or three areas on which I would like to ask questions of Mr. McLeish. The \$15 fee for flight; that is a fee that is based on a return flight, is that correct?

**Mr. McLeish:** Yes, I am sorry, my computer is...miles away.

**Mr. McRae:** Okay, yes. That is a fee that is based on a return flight?

**Mr. McLeish:** That is correct.

**Mr. McRae:** What portion of the cost of operating our air service does that fee take up, in round figures? Is it 50 per cent? Is it 100 per cent? Or is it 125 per cent?

**Mr. McLeish:** You are talking about the 15 per cent that was announced by the Minister of Finance last fall?

**Mr. McRae:** Yes.

**Mr. McLeish:** That fee has yet to obtain the enablement of an amendment in the Excise Tax Act.

**Mr. McRae:** What is it? Fifteen per cent with a maximum \$15? How does it work out?

**Mr. McLeish:** That is correct; it is 15 per cent with a maximum of \$15.

**Mr. McRae:** But you do not have a figure that would indicate whether that will cover 100 per cent of the cost, or 50 per cent of the cost of your whole establishment?

**Mr. McLeish:** I do not have a breakdown on that basis, I do not know whether Mr. Cavanagh would. Would you like to join me and help?

[Translation]

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Vous n'avez plus la parole, monsieur Mazankowski. Monsieur McLeish.

**M. McLeish:** Je n'en ai que pour une minute. J'ai parlé à plusieurs inspecteurs du groupe AO, qui sont des amis intimes, et ils m'ont dit que les sentiments étaient partagés. Toute cette affaire n'a causé que confusion et frustration chez eux depuis bientôt trois ans. Ils veulent bien croire au système et essaient désespérément de savoir comment il fonctionne. Dans l'intervalle, ils ont changé le syndicat avec lequel ils étaient affiliés et doivent reprendre tout le processus de négociation collective. Je crois comprendre que le Conseil du Trésor essaie de les rencontrer, depuis 30 jours, pour qu'ils reviennent à la table des négociations et continuent de faire avancer le processus de conciliation. Pour ma part, je n'ai aucun pouvoir. J'ai parlé aux deux parties. J'ai parlé au Conseil du Trésor récemment— incidemment j'ai passé en grande partie mes journées à Montréal avant que la commission d'enquête, chargée d'étudier les activités du personnel au sol bilingue, soit formée. Je fais l'aller retour continuellement entre Ottawa et Montréal. J'ai discuté longuement au début de la semaine avec les hauts fonctionnaires du Conseil du Trésor pour trouver le moyen de sortir de cette impasse, mais sans résultat. Je n'en rien d'autre à répondre.

**Le président:** Merci, monsieur McLeish.

Monsieur McRae.

**M. McRae:** Merci, monsieur le président. Il y a deux ou trois sujets sur lesquels j'aimerais bien vous poser des questions, monsieur McLeish; par exemple, cette taxe de \$15 par vol est-elle fondée sur un vol aller-retour?

**M. McLeish:** Oui, excusez-moi, je n'ai pas mon ordinateur à portée de la main.

**M. McRae:** Très bien. Cette taxe est bien fondée sur un vol aller-retour, n'est-ce pas?

**M. McLeish:** C'est exact.

**M. McRae:** Quelle partie des coûts de fonctionnement de nos services cette taxe couvre-t-elle, en chiffres ronds? Est-ce 50 p. 100, 100 p. 100 ou 125 p. 100?

**M. McLeish:** Vous voulez parler de la taxe de 15 p. 100 que le ministre des Finances a annoncée l'automne dernier?

**M. McRae:** Oui.

**M. McLeish:** Cette taxe fait suite à un amendement apporté à la Loi sur la taxe d'accise.

**M. McRae:** Quelle est-elle? Quinze pour cent, avec un maximum de \$15? Comment cela fonctionne-t-il?

**M. McLeish:** C'est exact, elle est de 15 p. 100 avec un maximum de \$15.

**M. McRae:** Vous n'avez pas de chiffre indiquant qu'elle tient compte de 100 p. 100 ou de 50 p. 100 des coûts de toutes vos activités?

**M. McLeish:** Je n'ai pas de ventilation de cet ordre, je ne sais pas si M. Cavanagh pourrait m'aider?



[Texte]

**Mr. McRae:** It does not have to be a close breakdown, I just want to get some idea as to whether we are coming close to covering it or whether that still leaves us a long way—in other words, whether the user-pay principle is totally at work here or just partially.

**The Chairman:** Mr. Cavanagh.

**Mr. Louis P. Cavanagh (Director, Financial Administration, Air, Department of Transport):** Mr. Chairman, the total revenue from the tax you are referring to, the 15-per cent tax, if implemented would approximate 25 per cent to 30 per cent of the total cost of the air administration.

**Mr. McRae:** So you are still a long way from getting back what the cost would be.

I was just doing some calculations, and I calculated that if one, for instance, were to drive from Thunder Bay to Toronto and return, paying the gas tax, which in the province is 19 cents a gallon—that is the gas tax only, not the federal tax—it would come to \$19 for a return trip. So I do not think it is an unreasonable amount of money in terms of what other modes use.

To go to another point, Mr. McLeish, in the United States I understand that the regulatory body has deregulated a great deal of the air travel, with the idea that this would improve competition. There has been quite a bit of demand, particularly I think from the opposition, for more competition amongst Canadian air carriers. I would assume that means a downgrading of Air Canada. Have you any indication of the results of this? Has it contributed to more competition in the United States? What has been the effect, for instance, on smaller communities that perhaps may not be large enough for competition to have an effect?

• 1620

**Mr. McLeish:** We, of course, have attempted to assess what the United States has done in deregulation of the air carrier industry. We are in touch with the civil aviation bureau in the United States and with our counterpart, the Federal Aviation Administration and, as near as we can figure, it is yet premature to determine what the long term effects are of the U.S. deregulation.

**Mr. Benjamin:** How about chaos?

**Mr. McLeish:** The increase in competition has caused air fares to go down, there is no doubt about that, but it is interesting that our own discount fares are as low as theirs are in the United States and are quite comparable. I do not have data with me but I could, if required, produce comparable data.

We are already seeing signs in the U.S. that deregulation has, in fact, disrupted the service to small communities. We also noticed that the cargo tariffs have gone up beyond what it was predicted they would go up. The question of amalgamation of carriers is very much before the U.S. public right now. As a result of the competition, some of the smaller carriers are finding that they are unable to compete and their only way to survive is to sell out to or to amalgamate with others. So there

[Traduction]

**M. McRae:** Il n'est pas nécessaire de nous donner une ventilation bien précise, j'aimerais simplement avoir une idée de ce que cela signifie, sommes-nous bien loin de couvrir tous les coûts... Autrement dit, le principe que l'utilisateur paye est-il appliqué totalement ou en partie seulement?

**Le président:** Monsieur Cavanagh.

**M. Louis P. Cavanagh (directeur, Administration financière, Air, ministère des Transports):** Monsieur le président, les recettes globales provenant de cette taxe de 15 p. 100—si elle est appliquée—ne couvriraient que 25 à 30 p. 100 environ du coût total de l'administration aérienne.

**M. McRae:** Vous êtes donc loin de recouvrer ce qu'il vous en coûte.

J'ai fait quelques calculs, et si, par exemple, quelqu'un devait faire le voyage en voiture aller retour de Thunder Bay à Toronto, payer la taxe sur l'essence, 19c. le gallon dans cette province,—pour l'essence seulement, il ne s'agit pas de la taxe fédérale—il en coûterait \$19 aller retour. Je ne crois donc pas que ce soit une somme déraisonnable, vu ce que cela coûte pour les autres modes de transport.

Pour en revenir à une autre question, monsieur McLeish, si je comprends bien, l'organisme de réglementation aux États-Unis a éliminé de nombreux règlements concernant le transport aérien, espérant ainsi améliorer la concurrence. Je crois que l'opposition a particulièrement insisté pour que l'on favorise la concurrence parmi les compagnies aériennes canadiennes. Cela signifie, je suppose, que Air Canada devra baisser ses tarifs. Auriez-vous des précisions à nous donner sur ce point? Cette mesure a-t-elle favorisé la concurrence aux États-Unis? Quelles ont été ses conséquences sur les petites localités qui ne sont pas suffisamment importantes pour que la concurrence s'exerce?

**M. McLeish:** Nous nous sommes efforcés d'évaluer ce qui s'est passé aux États-Unis lorsqu'ont été levés les règlements auxquels étaient assujetties les compagnies aériennes américaines. Nous sommes en contact aux États-Unis avec le Bureau de l'aviation civile et avec notre homologue, l'Administration fédérale de l'aviation, mais il est encore trop tôt pour évaluer les effets à long terme d'une telle mesure.

**M. Benjamin:** Cela n'a-t-il pas provoqué le chaos?

**M. McLeish:** Il est incontestable que l'augmentation de la concurrence a provoqué une baisse de tarifs, mais je vous ferai remarquer que les tarifs spéciaux que nous offrons sont comparables à ceux des compagnies américaines. Je ne peux pas vous citer de chiffres, mais je pourrais vous en faire parvenir si vous le désirez.

Nous nous rendons déjà compte que la situation de la réglementation aux États-Unis a en effet provoqué un bouleversement des services aériens offerts aux petites localités. Nous avons également remarqué que l'augmentation des tarifs des avions cargos avait été plus importante que prévu. Le public américain étudie actuellement un projet de fusion des compagnies aériennes. En effet, certaines petites compagnies réalisent qu'elles ne peuvent pas faire face à la concurrence et

[Text]

is quite a shuffle of carriers going on down there at the present time.

**Mr. McRae:** If you were to extrapolate or to pick up this information and apply it to the Canadian scene, I would assume, given the larger distances, the smaller communities, and so on, that the effect could be more serious if we deregulated so that there was unlimited competition.

**Mr. McLeish:** Our staff is studying this at the present time, Mr. McRae. The first indications are, because of the nature of our air routes which are essentially the national network for just north of the U.S. border and then with spikes headed north with small branches off, that we have quite a fragile system compared to what happens in the United States. When you consider the fact that some of the States have the same population as Canada in a much tighter geographic area, this in itself indicates that the very nature of our domestic air industry is considerably different than that in the States. As a result of this fragile nature, we believe that we have to study this question very carefully and so does the Air Transport Committee of the CTC. We have been examining this together to try to determine just which way we should go.

**Mr. McRae:** I do not want to put the ministry to a lot of trouble but I think it might be worthwhile, if you have some of this data on the American situation, to put it before us because the debate is going to be around for awhile. I would appreciate it if that could be done.

I would like to make one last comment and I do not think it needs a response but I would like to put it on the record. I was one of the people who has been very disturbed about our approach to air safety. I have looked at the American experience and the National Transportation Safety Board—I think that is the name but at least it conveys the idea—and I initially was somewhat critical of our approach of not setting up such a board and rather setting up the Accident Review Board—and once again the title escapes me. It has struck me since, especially as the result of a reply that I got from the Minister in some discussions I had with him, that I had been concerned about people in the department administering the safety program, administering the accident program on the grounds that there might be some concerns about conflict of interest. I think the Minister satisfied me when he indicated that he would prefer just the accident investigation board as a separate thing from the safety body, simply for the reason that if there is an accident investigation board that is only investigating accidents, not involved in the safety program, then there will be no conflict between the people who are running the safety program and the board. I think that is important. I think I have been satisfied that is a better approach, so if you keep the investigative part entirely separate, then there can be no question of any conflict of interest, whether there is or there is not, and I think that is important. I just wanted to make that comment. If you have any other comments, fine.

[Translation]

que leur seul moyen de survie consiste à vendre leur entreprise ou encore à fusionner avec d'autres compagnies. On assiste donc actuellement aux États-Unis à un bouleversement complet parmi les compagnies aériennes.

**M. McRae:** Si nous appliquions cette formule au Canada afin de favoriser une concurrence sans limite, je suppose que les conséquences seraient encore plus graves, étant donné que les distances chez nous sont plus grandes et les petites localités, plus petites encore.

**M. McLeish:** Nous étudions précisément cette question, monsieur McRae. Compte tenu des itinéraires empruntés par nos compagnies aériennes nationales, itinéraires qui suivent la frontière américaine au nord et, de temps en temps, font des incursions vers le nord et à l'intérieur, la structure de l'industrie est beaucoup plus fragile qu'aux États-Unis. Certains états américains abritent une population comparable à celle du Canada dans un espace géographique beaucoup plus restreint, et ce phénomène explique à lui seul les différences considérables qui existent entre l'aviation canadienne et l'aviation américaine. À cause de notre fragilité de structure, le comité des transports aériens de la CTC, ainsi que nous-mêmes, devons étudier cette question avec le plus grand soin. Nous collaborons étroitement afin de déterminer ensemble la voie à suivre.

**M. McRae:** Je n'ai pas l'intention de créer des difficultés au ministre, mais je crois qu'il serait utile de fournir aux membres du comité certaines données sur la situation américaine. En effet, le débat n'est pas nouveau et je souhaiterais disposer de ces renseignements.

J'aimerais faire une dernière remarque qui n'a peut-être pas besoin de réponse, mais que j'aimerais néanmoins faire porter au compte rendu. Je suis de ceux qui se sont montrés très inquiets de l'attitude que vous avez adoptée au sujet de la sécurité aérienne. Je me suis penché sur la situation aux États-Unis où un organisme, le National Transportation Safety Board a été établi. Je ne suis pas sûr que ce soit le nom exact, mais du moins l'idée est claire. Au début, je me suis un peu étonné de ce que vous n'avez pas établi un tel organisme au lieu de la Commission d'enquête sur les accidents d'aéronefs, mais je ne suis pas sûr de ce titre non plus. J'ai eu de nombreuses discussions avec le ministre à ce sujet et j'ai été très étonné par une de ses réponses, à savoir que certains responsables de l'administration du programme de sécurité ou du programme d'enquête sur les accidents, au Ministère, redoutaient des conflits d'intérêt. Le ministre m'a indiqué qu'il préférerait que le programme de sécurité et la Commission d'enquête sur les accidents d'aéronefs soient deux choses distinctes, afin d'éviter les conflits entre les responsables du programme et ceux de la commission. Cela me semble important. Je reconnais que cela vaut mieux: en effet, si la commission chargée des enquêtes n'a rien à voir avec la sécurité aérienne, il ne peut y avoir de conflits d'intérêt, et cela me semble très important. C'est la remarque que je voulais faire. Si vous avez d'autres commentaires, je vous écoute.



[Texte]

• 1625

**Mr. McLeish:** As a matter of fact, the air portion of the new bill dealing with an independent accident investigation commission is very closely aligned with what goes on in the United States. The Federal Aviation Administration retains the responsibility for the air safety program in the States. It also retains the responsibility for non-fatal accidents. This is similar to what is in the bill, the number of which I have forgotten. I am sorry, I have not even seen a copy of it, yet, but it has been printed.

In so far as the other aspects are concerned, in comparison with the NTSB, which in the U.S. is the National Transportation Safety Board, there are a number of differences because, I think, of the differences between U.S. and Canadian law. I think under other circumstances this will be discussed when it reaches the Committee stage.

**Mr. McRae:** I just think it is terribly important that we keep the investigative part separate from the safety part, and then we do not appear to have any conflict of interest. I think that is a very good move. Thank you.

**Mr. McLeish:** And that is the intention.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McRae.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, there are two areas that I would like to ask Mr. McLeish about, the first one is sort of local. I presume, Mr. Chairman, through you to Mr. McLeish, that he has been in the Regina airport, and has seen it at some time or other.

**Mr. McLeish:** Yes, I have.

**Mr. Benjamin:** I just wondered, because in case he had not, I would try to explain it.

I want to find out if there is some way the Ministry of Customs could be of some help to passengers requiring customs clearance and be of some help to the Department of National Revenue. I understand that there is some kind of an agreement or arrangement between MOT and National Revenue that there will be a limit of 40 people to be cleared through customs at the Regina airport because of the lack of physical facilities, particularly our security area. We had an occurrence in January of 49 people to be cleared, only 41 were cleared, and 8 had to go on to Calgary, stay overnight, clear customs, and come back to Regina. Then on the last Tuesday in February there was another incident where there were 52 people deplaned from a chartered flight from Barbados to Regina and Calgary. Forty were only going to be cleared, but the other twelve passengers were very vociferous and raised enough hell that they were deplaned and finally, after a long period of time, cleared customs.

I would like to ask you, Mr. McLeish, through you, Mr. Chairman, this question. The security area used for enplaning passengers will hold over 100 people. Many a Monday morning when I am coming to Ottawa there are 100 people in that area to board a stretched DC-8. Would it not be possible for

[Traduction]

**M. McLeish:** En réalité, la partie du bill qui parle de l'établissement d'une Commission d'enquête indépendante sur les accidents d'aéronefs s'inspire de très près de la législation américaine. Aux États-Unis, le programme de sécurité aérienne ainsi que les cas d'accidents n'entraînant pas mort d'homme relèvent de la compétence de l'Administration fédérale de l'aviation. Le projet de loi dont je parle, mais dont j'ai oublié le numéro comporte une disposition similaire. Je n'ai pas encore eu ce projet de loi sous les yeux, mais je sais qu'il a été imprimé.

Pour le reste, et pour répondre à votre question sur le *National Transportation Safety Board* aux États-Unis, je dirai qu'il existe de nombreuses différences entre la législation des États-Unis et celle du Canada. Je suppose que l'on en reparlera lorsque ce projet de loi sera étudié en comité.

**M. McRae:** Je crois que le secteur des enquêtes et celui de la sécurité aérienne doivent être indépendants, afin d'éviter tout conflit d'intérêt. C'est une très bonne décision. Merci.

**M. McLeish:** C'est bien notre intention.

**Le président:** Merci, monsieur McRae.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais interroger M. McLeish sur deux sujets et le premier a, dirais-je, un intérêt local. Monsieur le président, je suppose que M. McLeish a déjà eu l'occasion de se rendre à l'aéroport de Regina.

**M. McLeish:** Oui, en effet.

**M. Benjamin:** Je me posais la question, car si vous ne l'aviez pas connu, je vous aurais expliqué la situation.

Le ministre des Transports pourrait-il prendre des mesures afin d'aider les passagers qui doivent passer la douane à leur arrivée, et pourrait-il aider en même temps le ministère du Revenu national. Je crois savoir que le ministère des Transports et le ministère du Revenu national ont conclu un genre d'accord, selon lequel un maximum de 40 personnes pourraient subir les formalités de douanes à l'aéroport de Regina en raison de l'insuffisance des installations, et en particulier des installations de sécurité. Un jour de janvier dernier, 49 personnes se sont présentées à la douane; 41 seulement ont pu subir les formalités de douane, tandis que 8 ont dû se rendre à Calgary, y passer la nuit, revenir subir les formalités de douane avant de repartir à Regina. Un incident semblable s'est produit le dernier mardi de février: 52 personnes ont débarqué d'un vol nolisé en provenance des Barbades et à destination de Regina et Calgary. Quarante personnes étaient donc autorisées à passer la douane, mais les 12 autres passagers ont fait un scandale, ont réussi à débarquer et à passer la douane après avoir attendu très longtemps.

Monsieur le président, je voudrais poser la question suivante à M. McLeish: les installations de sécurité à l'intention des passagers au départ sont conçues pour plus de 100 personnes. Le lundi matin, lorsque je pars pour Ottawa, il y a à cet endroit environ 100 personnes qui attendent d'embarquer sur

[Text]

your administration to arrange and require that when chartered flights are going to land at Regina, they land at a time when a regularly-scheduled domestic flight is not there and use the security area that is presently used when you are enplaning passengers, to deplane these people who require customs clearance? It is a secure area and they can then be taken two or four at a time through the customs office rather than having the aircraft sitting there one or two hours while they take them off the plane two at a time, or rather than having people to fly on to Calgary, for God's sake, pay their own hotel rooms, meals and what not, then clear customs and then fly back to Regina or fly back to Regina and clear customs. Is there not something that the Ministry of Transport could arrange in the physical arrangements that are very limited and totally insufficient at the Regina airport? Is there not something at least temporary that could be done to prevent this from happening again?

• 1630

**Mr. McLeish:** Mr. Chairman, this question at Regina is not a new one. As a matter of fact, about two years ago in connection with Norcan Air's operation we provided additional facilities because they had a trans-border scheduled operation and we are obliged to provide the facilities for customs and immigration at airports for scheduled operations. For non-scheduled operations, if it is physically possible to make an arrangement that meets the facilitation requirements of customs and excise, we proceed to do so. If it is not physically possible to do so, then it presents difficulties. They require a certain type of enclosure so they can conduct their inspection activities, and it has to be out of arm's reach of the public and so on.

The difficulty is that the Regina airport terminal building is too small to enable us to provide the facilities. This has been known to all the charter operators, and we have apologized to the citizens of Regina for the fact, but until we proceed with the implementation of the expansion of the airport we are unable to change that. The charter operators know that they should plan their arrivals for periods that are not in conflict with scheduled operations. We have to rely upon the co-operation of the carriers in that regard. I am willing to once again explore to see the prevalence of this problem and see whether or not there is anything we can do to ease it. I am not particularly optimistic but I am prepared to have another look.

**Mr. Benjamin:** What would you project as a ballpark guess, and I will not hold you to it?

**Mr. McLeish:** As to what could be done?

**Mr. Benjamin:** As to the time of the expansion of the Regina airport, what are we looking at, two years, five years, six years?

**Mr. McLeish:** As far as I know, we have finished all the committee activities. We now have agreement of the region, the city and ourselves. I am not sure; I would have to call upon Mr. Johnson to help me out. Do you want to come forward and speak in more detail about Regina, please?

[Translation]

un DC-8 allongé. Ne serait-il pas possible de faire en sorte que les vols nolisés atterrissent à Regina en dehors des heures des vols intérieurs réguliers, pour éviter que les installations de sécurité ne soient utilisées en même temps par les passagers en partance et par ceux qui doivent subir les formalités de douane? C'est une zone qui présente toute sécurité et où deux à quatre personnes peuvent subir ensemble le contrôle douanier; cela évite de retenir l'avion au sol pendant une heure ou deux pendant qu'on fait sortir les gens deux par deux, ou encore cela évite de les faire atterrir à Calgary où l'on doit prendre en charge leur séjour à l'hôtel, repas compris, pour les ramener à Regina après qu'ils ont subi le contrôle des douanes, ou inversement. Le ministère des Transports pourrait-il faire quelque chose dans la mesure où les locaux de l'aéroport de Regina sont très exigus et totalement insuffisants? Ne peut-on rien faire, ne serait-ce que temporairement, pour empêcher que cela ne se reproduise?

**M. McLeish:** Monsieur le président, le problème de Regina n'est pas nouveau. En fait, il y a deux ans nous avons dû assurer des services supplémentaires à cause des vols internationaux de Norcan Air, car nous sommes responsables des douanes et de l'immigration dans les aéroports lorsqu'il s'agit de vols réguliers. Pour les vols non réguliers nous prenons des dispositions pour répondre aux exigences des douanes lorsque c'est matériellement possible. Sinon, cela crée des difficultés. Pour effectuer leurs inspections, les douaniers ont besoin d'un certain type d'enceinte auquel le public n'a pas accès.

Le problème est que l'aérogare de Regina est trop exigüe pour que nous puissions fournir l'espace nécessaire. Toutes les compagnies de charters le savent et nous nous en sommes excusés auprès de la population de Regina; néanmoins, rien ne pourra changer tant que les locaux ne seront pas agrandis. Les compagnies de charters savent qu'elles doivent fixer leurs arrivées de manière à ne pas entrer en conflit avec les vols réguliers. A cet égard, nous demandons la collaboration des transporteurs. Je suis prêt à revoir l'ampleur du problème et à chercher des solutions. Je ne suis pas particulièrement optimiste, mais je suis disposé à réexaminer la question.

**M. Benjamin:** Quelles sont approximativement vos estimations? Si vous n'avez pas les chiffres exacts, je ne vous en tiendrai pas rigueur.

**M. McLeish:** Sur ce qu'on peut faire?

**M. Benjamin:** Sur la durée des travaux d'agrandissement de l'aéroport de Regina. Faudra-t-il deux ans, cinq ans, six ans?

**M. McLeish:** Pour autant que je sache, le comité a terminé ses travaux. Il y a consensus entre les autorités régionales, la municipalité et nous-mêmes. Je ne saurais vous donner de précision, mais je vais demander à M. Johnson de venir à mon aide. Voulez-vous vous approcher, s'il vous plaît, pour nous donner de plus amples renseignements sur Regina?



[Texte]

**The Chairman:** Mr. Johnson will comment. Mr. Johnson is a special adviser, Airport and Construction Services Branch. Mr. Johnson.

**Mr. K. A. Johnson (Director, Airport Planning, Canadian Air Transportation Administration):** The programming documentation that would have the details of the proposals should be received in the Ottawa headquarters of the department within the next month or two. There would be a period of several months to review that, and I would think two to three years would be the minimum.

**Mr. Benjamin:** That is fine, but my goodness, surely we have to do something in the meantime. When we were debating a motion on transportation that Mr. Mazankowski put down in the House a week or so ago I suggested to the Minister that we either use the security area where passengers were going to board to hold them in while they are waiting to clear customs, or as another alternative rent a temporary structure, a big house trailer or something, take the wheels off it and pop it down right at the front of the terminal so people can go in, sit down in comfort and wait till they are cleared through customs. We are going to have to do something. We cannot let this keep up. Every time a charter flight comes in sometimes there are 40 passengers, another time there are 60 and sometimes there might be a whole planeload but only 40 can be cleared.

I also cannot understand how this figure of 40 was arrived at. What is so sacred about it? If you can clear 40, what the hell is the difference between that and 52, in terms of making-do? We just cannot keep taking it out on the passengers. If there is a problem between the carriers, the MOT and the charter firms, fine. You settle that between yourselves. But we are taking it out on the passengers. Surely you can arrange something, Mr. McLeish.

• 1635

**Mr. McLeish:** As I indicated, Mr. Chairman, I am prepared to have a look at this and we will let you know.

**Mr. Benjamin:** I hope so.

The other thing I would like to ask about, Mr. Chairman, has regard to this business of the Airport Revolving Fund and the government's desire and intention to privatize our major airports. The Minister put out a statement last December 16 to the effect that:

... management of airports, a separate and commercially viable ventures with funding for both capital expenditures and on-going maintenance to be provided by the private sector and all levels of government, or by the financial return on operations shall be an essential feature.

Now with that move to privatization in mind, the airport debt and interest on debt will be wiped out, I suppose, on April 1. It amounts to about \$655 million. When one private company takes over another private company, it takes over not only its assets and its business and its good-will; it also takes over its debts and obligations. And whenever the public sector has taken over a private sector it has taken over not only all its assets but also its debts and obligations.

[Traduction]

**Le président:** M. Johnson est conseiller spécial auprès de la direction des services de construction et des aéroports.

**M. K. A. Johnson (directeur, Planification des aéroports, administration canadienne des transports aériens):** L'administration centrale du ministère devrait recevoir dans un mois ou deux la documentation établissant les détails du projet ainsi que le calendrier des travaux. Il faudra plusieurs mois pour examiner cela, et je crois que la réalisation du projet prendra un minimum de deux ou trois ans.

**M. Benjamin:** C'est très bien, mais en attendant il faut absolument faire quelque chose. Lors du débat sur la motion présentée par M. Mazankowski à la Chambre il y a une semaine environ, j'ai suggéré au ministre des Transports qu'on utilise l'aire de sécurité où les passagers attendant l'embarquement, et où ils pourraient subir l'inspection des douanes; une autre solution consisterait à louer un local provisoire, par exemple une grande maison-remorque dont on supprimerait les roues et qu'on placerait devant l'aérogare; les gens pourraient y attendre confortablement de subir l'inspection des douanes. Nous devons absolument faire quelque chose. Chaque fois qu'un vol nolisé atterrit, il y a 40 passagers, parfois 60 et même un avion tout entier, mais seules 40 personnes peuvent subir l'inspection des douanes.

D'ailleurs, je ne comprends pas comment on a fixé ce chiffre de 40. Qu'a-t-il de si sacré? Si l'inspection est possible pour 40, pourquoi pas pour 52? On ne peut pas obliger les passagers à en subir indéfiniment les conséquences. S'il existe un problème entre les compagnies de charters, les transporteurs et le ministère des Transports, qu'ils le règlent ensemble. Ce sont les passagers qui en subissent les conséquences. Je suis sûr que vous pouvez faire quelque chose, monsieur McLeish.

**M. McLeish:** Je le répète, monsieur le président, je suis prêt à réexaminer le problème et à vous communiquer les résultats.

**M. Benjamin:** Je l'espère.

Ma question suivante porte sur le fonds renouvelable des aéroports et sur l'intention du gouvernement de confier l'administration de nos principaux aéroports au secteur privé. Le 16 décembre dernier, le Ministre a déclaré ceci:

... l'administration des aéroports, des entreprises distinctes et commercialement rentables dont les frais d'investissement et d'entretien seraient financés par le secteur privé et tous les paliers de gouvernement ou bien par les bénéfices d'exploitation.

Avec la privatisation, la dette des aéroports et les intérêts sur cette dette disparaîtront, je suppose, le 1<sup>er</sup> avril. Cela s'élève à environ 655 millions de dollars. Lorsqu'une société privée se rend propriétaire d'une autre société privée, elle prend à son compte non seulement l'actif, le fonds de commerce et la clientèle de cette société, mais également ses dettes et ses obligations. De même, lorsque le secteur public se rend acquéreur d'une société privée, il se rend propriétaire non

[Text]

If we are going to turn over these airports to private operations, why do we not turn over to them the debt as well as the assets?

**Mr. McLeish:** Mr. Chairman, I think, Mr. Benjamin, you are talking about two related but not at this time related subjects. There is a study under way by a special task force to examine the feasibility of having airport commissions analogous to the ports commissions which would enable the local municipalities to have a major voice in the operation of their airports by the appointment of a board of directors where they could do their own airport operation in accordance with national criteria, do their own marketing, raise funds, etc., for future development of the airport. That study is at phase one, which is really a determination of the reaction of the 25 communities as to whether or not there is sufficient interest in this concept to proceed in more depth with the study. The report is due out this spring, and the indications are that the report will state that there has been sufficient interest to continue the study by the task force.

Now, it is recognized, if we are ultimately going to proceed with such an undertaking, that there will have to be amendments to existing acts to enable this to happen. There will be full opportunity to discuss exactly what debt should flow to these airports at the time of their being taken over by commissions. It is possible that these airports could be turned over on a debt-free basis with certain contingencies attached, but I will set that aside for the moment.

With respect to the Airport Revolving Fund, the department was required by the terms of the original revolving fund, which recently consisted of four airports, to restructure the Airport Revolving Fund. What was done was to take cognizance of the fact that most of the airports received their appropriations on a year-to-year basis to wipe out any debt that the airports carry from capital expenses.

**Mr. Forrestall:** I have not got a revolving fund.

**Mr. McLeish:** Whereas they now have all been brought into one fund, which is a mechanism for treating them in a similar manner.

• 1640

So they have now been grouped with the four that were in the original fund, and the original four are now being treated in a similar way with respect to their capital debt structure as those that have been introduced into the fund. But henceforth, all will be treated in the same way for future capital expenses, and for their amortization and for the interest at which they will be charged, et cetera.

**Mr. Benjamin:** Would it be correct to say that much of that debt will come from the debacles in Mirabel and Calgary; that it is all being camouflaged in one fund but that a major chunk of it is Mirabel and Calgary?

**Mr. McLeish:** I think it is fair to say that Mirabel and Calgary represent a fair amount of that—that is correct.

[Translation]

seulement de son actif, mais également de ses dettes et de ses obligations.

Si nous cédonc ces aéroports au secteur privé, pourquoi ne pas lui céder le passif en même temps que l'actif?

**M. McLeish:** Je crois, monsieur Benjamin, que vous parlez de deux choses qui ne sont pas encore liées. Un groupe de travail est en train d'étudier la création éventuelle de commissions aéroportuaires analogues à celles des ports, ce qui permettrait aux municipalités de se faire entendre en nommant un conseil d'administration; elles pourraient elles-mêmes assurer l'exploitation de leur aéroport, conformément aux critères nationaux, faire leur propre marketing et trouver des crédits en prévision des aménagements futurs. Cette étude en est à sa première phase et il s'agit de déterminer si les 25 collectivités locales que cela concerne manifestent un intérêt suffisant pour ce principe; dans l'affirmative, l'étude sera poussée un peu plus loin. Le rapport devrait sortir au printemps et l'on s'attend à ce qu'il fasse état d'un intérêt suffisant pour que le groupe de travail poursuive l'étude.

Toutefois, si cette orientation est retenue, il va falloir modifier les lois actuelles. On aura amplement le temps de discuter du montant exact de la dette au moment où ces aéroports seront pris en charge par les commissions. Il est possible que la dette soit radiée en échange de certaines conditions, mais je n'en parlerai pas pour l'instant.

Le ministère a dû restructurer le fonds renouvelable des aéroports, conformément aux modalités initiales dont dépendaient récemment quatre aéroports. On a pris en considération le fait que la plupart des aéroports ont reçu des crédits chaque année pour amortir la dette liée aux dépenses d'investissement.

**M. Forrestall:** Je n'ai pas de fonds renouvelable.

**Mr. McLeish:** Tandis que maintenant on les a tous financièrement regroupés, ce qui permet de les traiter de manière identique.

Ils sont maintenant regroupés aux quatre qui faisaient partie du fonds original, lesquels sont maintenant traités de façon similaire pour ce qui est la dette d'établissement que celle introduite dans le fonds. Mais dorénavant, ce sera la même chose pour l'ensemble qu'il s'agisse de nouvelles dépenses en capital, d'amortissements, d'intérêts, etc.

**M. Benjamin:** Peut-on dire qu'une grosse partie de cette dette viendra des débacles de Mirabel et Calgary, que tout sera camouflé en un seul fonds, mais qu'une grosse partie touchera Mirabel et Calgary?

**M. McLeish:** On peut en effet dire que Mirabel et Calgary représentent une grosse portion, c'est exact.



[Texte]

**Mr. Benjamin:** So that all the rest of them are going to have to help . . .

**Mr. McLeish:** But they are being treated in the same manner as all the other airports in the country.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Thank you, Mr. Chairman.

I sometimes wish members of Parliament, even if it was on a confidential basis, could have some access to reports of this nature before they wind up in the newspapers. But coming back to the area that was being pursued by my colleague from Vegreville, I wonder if I might add two or three other brief sentences and then go to two or three other questions, Mr. McLeish.

Picking up where he left off, on number six, "Recognition":

Inspectors in the Aircraft Operations Group have performed their duties with such low profile that they consider the work they do is not understood by senior people within Transport Canada nor by those we serve in the aviation community and the flying public

Finally.

At the national level a dramatic gesture is needed to convince Civil Aviation Inspectors that their services are appreciated by senior management and that we are ready to support them and work more closely with them. A very substantial pay raise is required to bring pay scales back into line and this should be implemented at the earliest possible time, no later than the fourth guideline year which is presently being considered. Management should seriously consider doubling flying pay, a non-negotiable item, which has not been increased since 1968.

With all due respect to my distinguished colleague, the Parliamentary Secretary, we are not waving banners of fear and undue alarm in Canada, Mr. Chairman; and I think the administrator is aware of this. The problems that have been going on, that are current and topical, and that are in the print media and the electronic media, are problems that date back to years when I was young enough to fly airplanes.

Mr. Chairman, the regulations concerning position reporting and these things have been inadequate forever; we have known it forever. What I find inexcusable is that we have had to wait so long. There is no, nor has there ever been, to my knowledge, at any airport, any adequate failsafe interface between two frequencies, where two frequencies have to be used or are, in fact, being used for aircraft in the vicinity. No matter what they are doing—ground control approach: it does not matter; ATC: it does not matter—there is no failsafe system; and we have known this. We know it now; we knew it five years ago; we knew it twenty years ago.

Your suggestion, Mr. McLeish, at the last meeting, in response to Mr. MacKay—and I am quoting from—but I do not have lines anymore—but in any event, you make the statement that the assumption made by the specialists in the

[Traduction]

**M. Benjamin:** De sorte que tous les autres devront aider . . .

**M. McLeish:** Mais ils sont traités de la même façon que tous les autres aéroports au pays.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Merci, monsieur le président.

Je voudrais parfois que les députés, même si c'était confidentiel, puissent avoir accès aux rapports de ce genre avant qu'ils ne paraissent dans les journaux. Toutefois, pour revenir à la question poursuivie par mon collègue de Vegreville, pourrais-je ajouter deux ou trois observations rapides avant de passer à deux ou trois autres questions, monsieur McLeish?

Il s'est arrêté au numéro 6: «Reconnaissance»:

Les inspecteurs du groupe des opérations d'aéronefs se sont acquittés de leurs fonctions de façon tellement discrète qu'ils considèrent que leur travail n'est pas compris par les agents supérieurs de Transport Canada ni par ceux que nous desservons dans le secteur de l'aviation et les passagers.

Enfin . . .

À l'échelon national, il faudrait un geste très visible pour convaincre les inspecteurs de l'aviation civile que leurs services seraient appréciés par les cadres supérieurs et que nous sommes disposés à les appuyer et à travailler en plus étroite collaboration avec eux. Il faut une majoration importante des traitements pour que leur échelle salariale soit redressée dès que possible, en tout cas pas plus tard que la quatrième année d'orientation dont on parle actuellement. La direction devrait sérieusement envisager de doubler le traitement du personnel volant, qui n'est pas négociable et qui n'a pas été majoré depuis 1968.

Avec tout le respect que je dois à mon distingué collègue, le secrétaire parlementaire, il ne s'agit pas de semer abusivement l'alarme au Canada, monsieur le président; je suis sûr que l'administrateur le sait. Les problèmes que nous connaissons et qui sont bien d'actualité, dont les journaux et la presse électronique parlent fréquemment, sont des problèmes qui remontent aux années où j'étais encore assez jeune pour piloter.

Monsieur le président, les règlements concernant les rapports de position et ce genre de chose ont toujours été inadaptes; nous le savons depuis toujours. Ce que je trouve inexcusable est qu'il ait fallu attendre si longtemps. Il n'y a jamais eu à ma connaissance, dans aucun aéroport, d'interface antidéfaillance suffisante entre deux fréquence lorsque l'on utilise deux fréquences pour les aéronefs à proximité. Quoi que l'on fasse, méthodes de contrôle au sol, ATC (Contrôle de la circulation aérienne), peu importe, il n'y a pas de système anti-défaillance et nous le savons depuis longtemps. Nous le savions il y a cinq ans et nous le savions déjà il y a 20 ans.

Ce que nous avez dit, monsieur McLeish, à la dernière réunion, en réponse à M. MacKay, et je cite bien que je n'ai plus là le texte, c'est que les suppositions des spécialistes de la

[Text]

Western region was, in fact, an incorrect assumption; and there you are talking . . .

**The Chairman:** Excuse me, Mr. Forrestall, but just for the interpreters, could you just give us from what you are quoting, just to make it easier for them.

**Mr. Forrestall:** Yes. I am quoting from number six . . .

**The Chairman:** Of the *Proceedings* or *Hansard*, or—?

**Mr. Forrestall:** No, no. From the minutes of our last Transport and Communications meeting, Issue No. 2.

**The Chairman:** Okay.

**Mr. Forrestall:** It says up on the right-hand corner, "6-3-1979"—whatever that means.

**The Chairman:** Thank you very much.

• 1645

**Mr. Forrestall:** The suggestion that the western region people made a wrong assumption, when we were wondering whether this was a local problem or a national problem, I am sure you have to admit, was rather a harsh judgment. It is a national problem. It exists at every uncontrolled airport in this country. To suggest that anything otherwise does not lend to undue build-up of fears that are unfounded just simply happens to be a matter of fact. It seems to me wrong for us to leave on the record any suggestion that the problem is local, localized, and in fact it is not national, because it is.

It is very difficult for me, and I am sure for others in the industry, Mr. Chairman, to the Administrator, to wonder, in light of all this, why you suggest that there has not been draft regulation. You suggested there were some problems in doing it, and I imagine there are. That simply indicates to me that we really have not thought about it and are now getting our rear ends in gear, trying to think out the difficulties of draft procedures or of procedures that might tend to bring a little closer a system of fail-safe with respect to radio interface at local, uncontrolled airports, indeed throughout the system. To sum it up, the absence of national standards, of national procedures, I suspect and know more than suspect, I know of my own experience, has very greatly affected the difficulties at policy and management levels within the ministry to take corrective action.

My questions are two or threefold. First of all, I would like you to address yourself if you could to whether the problem is a national or a local one. I think your suggestion that their assumptions were false is somewhat wrong. But more important, how much longer are we going to be without direction, without procedures that in fact approach these problems, not on a localized basis but on a national basis? There is just too much evidence in front of us to suggest other than that the problem is enormous, and forbidding, in my judgment, with respect to continued air safety or the capacity of people who have to use aircraft to believe they are travelling safely. I think you understand what I mean by that.

**Mr. McLeish:** I have picked certain items that I think you want me to speak to. I would first like to mention, with respect

[Translation]

région de l'Ouest n'étaient pas vérifiées et maintenant vous venez de nous parler de . . .

**Le président:** Excusez-moi, monsieur Forrestall, mais pour les interprètes, pourriez-vous nous dire ce que vous citez, cela leur faciliterait les choses.

**M. Forrestall:** Oui, je cite le numéro 6 . . .

**Le président:** De nos délibérations ou du hansom, ou encore . . . ?

**M. Forrestall:** Non, des délibérations de notre dernière réunion du Comité des transports et des communications, fascicule 2.

**Le président:** D'accord.

**M. Forrestall:** Je lis dans le coin droit «6-3-1979» . . . peut-être comprenez-vous ce que cela signifie?

**Le président:** Merci beaucoup.

**M. Forrestall:** Vous m'avouerez qu'aller dire que les gens de la région ouest se trompaient alors que nous nous demandions s'il s'agissait d'un problème local ou national, est un peu exagéré. C'est un problème national. Il se pose dans tout aéroport non contrôlé au Canada. Aller dire aussi que cela ne sert qu'à susciter des craintes non fondées alors qu'il s'agit de la réalité, est également tout à fait anormal. Nous ne pouvons laisser croire qu'il ne s'agit que d'un problème local, localisé, car c'est bien un problème national.

Il m'est très difficile, comme probablement à beaucoup dans ce secteur, monsieur le président, comme à l'administrateur je suppose, de comprendre pourquoi, sachant tout cela, on n'a pas établi de règlements. Vous avez dit que cela était complexe, et je suppose que c'est vrai. Cela me prouve simplement que l'on n'y a pas réfléchi et que l'on commence simplement maintenant à bouger, à penser aux difficultés qu'il y aurait à rédiger des procédures qui permettraient de se rapprocher un peu plus d'un système anti-défaillance pour les liaisons radio aux aéroports locaux non contrôlés de tout le réseau. Bref, l'absence de normes nationales, de procédures nationales, a considérablement augmenté les problèmes pour les responsables de la politique et de la gestion au sein du Ministère quand ils essaient de corriger la situation. C'est une réalité que j'ai constatée personnellement.

Mes questions sont à deux ou trois volets. Tout d'abord, pourriez-vous me préciser s'il s'agit à votre avis d'un problème national ou local? Je crois que lorsque vous avez dit que leurs hypothèses étaient fausses, vous vous êtes vous-même trompé. Mais, plus important, combien de temps encore restera-t-on sans aucune directive, sans méthode permettant d'aborder au moins ces problèmes, non pas sur une base locale mais bien nationale? Nous avons suffisamment de preuves ici qu'il s'agit d'un problème énorme qui, à mon avis, empêche toute véritable sécurité aérienne. Comment voulez-vous que le public s' imagine qu'il voyage en sécurité? Je pense que vous comprenez ce que je veux dire.

**M. McLeish:** J'ai relevé certains points que vous semblez vouloir que je développe. Tout d'abord, je voudrais vous indi-



## [Texte]

to the aircraft operations group and the pay scales, that I fully supported the aircraft operations group data, which is included, incidentally, in the memo that Mr. Dewar wrote to me last December.

As a matter of fact, I have since discovered that that data is erroneous. I ended up looking a bit uncomfortable before the Treasury Board officers because they were able to establish to my satisfaction and the satisfaction of my managers that the data being used by the group to compare themselves to the air traffic controllers, as they have done, is in fact not really the best basis of comparison. We have examined this thoroughly and we are attempting to convince the group that there are better data that will serve them better in their seeking better pay scales and that these data relate to what has happened to pilots in industry, to show that there has been a similar slope of the curve in growth of pay during the last few years.

• 1650

I would like to sum up with respect to the pay scales to assure you that I am fully sympathetic to the fact that the inspectors need to earn more money and, if there was any way that I could achieve this objective within the government's regulations so that there is no conflict here, I would gladly do so.

**An hon. Member:** Put it in the Estimates.

**Mr. McLeish:** Now, with respect to . . .

**An hon. Member:** *Ex gratia* payments.

**Mr. Forrestall:** Change the category.

**Mr. McLeish:** . . . this question about the western region comments, I do not know, Mr. Forrestall, if you are aware of the problem but, since you have flying experience, I would like to describe to you what happened.

At a number of northern airports we had only air radio advisory services and the communications did not have enough range to enable air traffic control to in fact communicate with pilots in the vicinity of those regions. As a result of installing PAL's—these are really a remotely-controlled transmitter that extends the communications network of air traffic services—it then became possible for an aircraft to receive, or, to put it in a better way . . .

**Mr. Forrestall:** Possibly had competition between two interfaces, between two systems.

**Mr. McLeish:** That is right. The problem here was that when the PAL's were installed that the region concerned should in fact have introduced interunit agreements. This is the normal process that is used not only in Canada but throughout the aviation world to be sure that talk between two units that are transmitting information to aircraft will in fact be properly co-ordinated and that there is not conflict or duplication.

**Mr. Forrestall:** But we have always had that and we have not corrected it.

## [Traduction]

quer que pour le groupe des opérations d'aéronefs, les échelles de traitement, j'ai entièrement appuyé les données de ce groupe, données qui sont d'ailleurs contenues dans la note de service que m'a envoyée M. Dewar en décembre dernier.

Il est vrai que j'ai découvert depuis que ces données sont erronées. Du coup j'étais un peu gêné devant les agents du Conseil du Trésor car ils ont pu me prouver, ainsi qu'à mes directeurs, que les données utilisées par le groupe pour se comparer aux contrôleurs du trafic aérien, n'était pas la meilleure base de comparaison. Nous avons entièrement réexaminé la question et nous essayons de convaincre le groupe qu'il existe de meilleures données à utiliser pour réclamer une révision de son échelle de traitement et qu'il lui faut se comparer aux pilotes du secteur privé qui ont connu une courbe similaire dans les dernières années.

En conclusion, je comprends très bien que les inspecteurs devraient être mieux payés et si les réglementaux gouvernementaux me permettent de me rendre à leur demande, si rien ne cloche, je le ferai.

**Une voix:** Vous n'avez qu'à prévoir une somme dans les prévisions budgétaires.

**M. McLeish:** Pour ce qui est de . . .

**Une voix:** Ce serait des paiements à titre gracieux.

**M. Forrestall:** Vous n'avez qu'à faire un changement de catégorie.

**M. McLeish:** . . . de la région de l'Ouest, je ne sais pas si vous êtes au courant du problème. Puisque vous avez une expérience en pilotage, je vous décrirai monsieur Forrestall, ce qui se produit.

Dans un certain nombre d'aéroports du Nord, nous n'avions que des services consultatifs de radio et les communications n'étaient pas assez nombreuses pour permettre aux contrôleurs de la circulation aérienne des communiqués avec les pilotes survolant certaines régions. Après l'installation des émetteurs PAL, qui sont des émetteurs télécommandés permettant des ramifications du réseau de communications des services de circulation aérienne, un avion pouvait désormais recevoir ou, je dirais plutôt . . .

**M. Forrestall:** Il y avait peut-être concurrence entre deux systèmes ici.

**M. McLeish:** C'est juste. Avec l'installation des émetteurs PAL on aurait dû prévoir des accords entre unité. C'est ce que l'on fait habituellement non seulement au Canada mais partout dans le monde afin de s'assurer que les communications entre deux unités sont transmises à un avion et sont coordonnées, pour éviter ainsi les conflits et les doublages.

**M. Forrestall:** Mais la situation a toujours été la même sans être redressée.

[Text]

**Mr. McLeish:** I am not arguing the point that we have always had it. We never did have PAL's until very recently.

**Mr. Forrestall:** Well, it probably created more problems than it solved.

**Mr. McLeish:** When the western region examined this problem—as I indicated, they took the initiative which I am very pleased they did, which is really the basis upon which we operate, than the bulk of the interrelationship with operators is in the regions and we get a vast amount of advice from the regions with respect to improvements to the system—they undertook to do a broader study of air-ground communications related to their basic difficulty. They did not solve their basic difficulty with their study. They came to headquarters with a report on a number of related matters in air-ground communications. And all I am suggesting to you is that what they had in their regions was not a national problem, that basic difficulty that gave rise to their study, because other regions had in fact undertaken interunit agreements. So the problem did not exist nationally.

**Mr. Forrestall:** Let me put to you my final question, because I guess my time has run out, Mr. Chairman.

In the absence of what we might call ATC or tower control, in your judgment, does this or does it not present really a serious potential hazard to flying? And I think you must agree with that. And if you do agree with it, is what you are suggesting then that because of the topographical problems, the geographical problems and the rest in the North, that that particular problem has to be viewed in that particular light? What I am really trying to get at is that we have this right across the country at uncontrolled airports, we have got a hell of a problem, and my God in heaven, can we not get some drafted regulations, can we not get something in place and put somebody to work at it 24 hours a day to make sure that we develop, we correct the kinks? Are we going to wait for five years until theoretically we have a perfect set of regulations to cover it? It is scary.

**Mr. McLeish:** May I answer now?

**The Chairman:** Mr. McLeish.

**Mr. McLeish:** As I have tried to explain, Mr. Forrestall, that specific problem did not appear in other regions. They had handled it within their resources and authorities. I also indicated that we embarked on the very type of undertaking that you are proposing right now, with the flight services station concept a few years ago; we have already started implementing it. I have also suggested to you that the final outcome of that, whether it will be in the form of information circulars, air traffic services directives, or additional air navigation orders, is being decided at the present moment in the air administration, and I fully expect that we will be releasing information on this, I say spring; it may be early summer. I also indicated that it may well be later than the Cranbrook report, but they are that close together.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Murta.

**Mr. Murta:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to start off, Mr. McLeish, by saying that I guess I am at exactly the opposite end of the question on the airport tax that Mr.

[Translation]

**M. McLeish:** Ce n'est pas là la question. L'utilisation des émetteurs PAL est récente.

**M. Forrestall:** Le recours à ces émetteurs a peut-être créé plus de problèmes qu'il n'en a résolus.

**M. McLeish:** C'est la région de l'Ouest qui a étudié le problème et ce fut une de ses initiatives dont je me réjouis. En effet, notre mode de fonctionnement est tel que le gros des rapports avec les opérateurs se fait au niveau de la région si bien que nous obtenons beaucoup de renseignements de la région même en ce qui a trait aux améliorations désirables pour le réseau. Les responsables de la région de l'Ouest ont entrepris une vaste étude sur les communications Air-Terre pour tenter de cerner la difficulté. L'étude n'a pas permis de résoudre la difficulté et elle a saisi les responsables au siège social qu'un certain nombre de problèmes concernant les communications Air-Terre. Le problème auquel la région faisait face n'est pas un problème national car d'autres régions avaient déjà des accords entre les unités. Le problème n'est pas général.

**M. Forrestall:** Mon temps de parole est presque écoulé et je vais donc vous poser une dernière question.

L'absence d'une tour de contrôle ou d'un contrôle de la circulation aérienne constitue-t-elle à votre avis, un potentiel de danger pour la navigation aérienne? Je pense que oui et vous en conviendrez peut-être avec moi. Le cas échéant est-ce que vous dites qu'à cause des problèmes topographiques et géographiques particuliers dans le Nord, il faut prévoir des mesures spéciales? A travers le pays, tous les aéroports qui n'ont pas de tour de contrôle constituent un problème et je me demande pourquoi nous ne pouvons pas faire des règlements et consacrer des efforts constants au redressement de cette situation? Allons-nous attendre cinq ans, attendre que chaque détail des règlements soit mis au point pour agir? La situation est affolante.

**M. McLeish:** Puis-je vous répondre maintenant?

**Le président:** Allez-y.

**M. McLeish:** Comme j'ai essayé de vous l'expliquer, monsieur Forrestall, ce problème ne s'est pas posé dans d'autres régions. Les autres régions ont résolu le problème à même leurs ressources et les pouvoirs qu'elles détenaient. Nous avons déjà entrepris ce dont vous venez de parler à l'instant en introduisant il y a quelques années le concept de la station donnant des services de vol. Il y a déjà des réalisations sur ce plan. L'administration de l'air essaie de déterminer actuellement ce qui s'impose: des circulaires de renseignements, des directives sur les services de la circulation aérienne ou encore des décrets supplémentaires sur la navigation aérienne d'ici le printemps ou le début de l'été, nous allons être fixés. Il se peut que ce ne soit pas avant la publication du rapport sur Cranbrook mais les deux résultats sont liés.

**Le président:** Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Murta.

**M. Murta:** Merci, monsieur le président. Monsieur McLeish, je dois de préciser au départ que j'adopte la position contraire à celle de M. McRae en ce qui a trait à la taxe



[Texte]

McRae is. I think the doubling—going from \$7, I guess it is, or \$7.50, up to close to \$15, is an atrocious amount. Of course it is going to raise approximately some \$72 million. I would like to ask you what kind of consultation you had at the time the tax was proposed and whether or not there was any agreement at all with the industry to that magnitude of an increase which represents approximately six times the previous planned increase and twice the profits of the entire air carrier industry in the best years it has ever had? To me it certainly fits in with the whole proposed program of the airport revolving fund and what you appear to be intending to do with this whole question. Of course, I outlined my comments and feelings at the last meeting, but I would like to get your assessment on the kind of consultations you have had with the industry. Why was the \$15 figure used, for example?

**Mr. McLeish:** The consultation, Mr. Chairman, with the industry has been intense and extensive for the last four to five years with respect to the entire cost recovery process for air transportation. They have committee activity which is chaired by the deputy administrator and which consists of members of the air administration staff plus full-time members of the Air Transport Association of Canada. As a matter of fact, at times they bring in their confreres from the United States Air Transport Association and from IATA to take part in the discussions. We have been discussing the nature of the costs and the mechanisms for cost recovery at various categories of airports. So to answer your question about consultation, there has been extensive consultation.

**Mr. Murta:** Why \$15; why that figure?

**Mr. McLeish:** The \$15 was arrived at because of the problems that must have arisen in the 1979-80 estimates for the needs of the air program. The actual amount was based upon the amount of short-fall that we were facing with respect to the estimates for 1978-79.

**Mr. Murta:** What are your plans for future increases in the user fees, landing fees, other terminal operating costs? When talking future, we are talking about, say, five years. Can you give the Committee that kind of information?

• 1700

**Mr. McLeish:** Could I just have a moment, please?

In the course of the consultations with the Air Transport Association of Canada, we proposed to them that for international and national airports we would be attempting to recover full cost of capital and operation and maintenance costs over a period of eight years; for regional and local airports, we would be attempting to recover the operations and maintenance costs only, not the capital costs, over a similar period of time.

**Mr. Murta:** What did those full costs project in terms of user fees?

**Mr. McLeish:** That is difficult to answer because our revenues arise from a number of sources. There is the air transportation tax, there are landing fees, there are general terminal fees and costs.

[Traduction]

d'embarquement. Je pense que de la faire passer de \$7 ou \$7.50 à \$15 est excessif. Je sais qu'on pourra ainsi obtenir \$72 millions. Quelles ont été les consultations qui entouraient cette proposition d'augmentation de la taxe? Les représentants de l'industrie conviennent-ils qu'une augmentation aussi importante s'impose car cela représente une augmentation six fois plus élevée que celle qu'on a envisagée jusqu'à maintenant et cela doublera les profits des meilleures années? A mon avis, cette augmentation s'inscrit très bien dans la proposition d'un fond renouvelable pour les aéroports et dont l'objectif que vous visez en général. Je vous ai déjà fait part de mon opinion à la dernière séance et j'aimerais que vous me disiez quelle consultation vous avez eue avec les représentants de l'industrie. Pourquoi a-t-on parlé de \$15?

**M. McLeish:** Les consultations avec les représentants de l'industrie ont été assidues depuis 4 ou 5 ans et on a abordé toute la question du recouvrement total des coûts pour le transport aérien. L'administrateur adjoint préside un comité qui est formé de membres de l'administration de l'air et des membres permanents de l'Association canadienne du transport aérien. En fait, on fait souvent appel aux représentants de la United States Air Transport Association et de l'Association internationale du transport aérien. On a étudié la nature des coûts et les mécanismes de recouvrement des coûts pour les diverses catégories d'aéroports. En réponse à votre question, je dirais qu'il y a eu des consultations assidues.

**M. Murta:** Pourquoi a-t-on parlé de \$15?

**M. McLeish:** On a cité ce chiffre de \$15 à cause de problèmes auxquels on a fait face dans les prévisions budgétaires de 1979-1980 aux titres du programme de l'air. La somme totale a été calculée à partir du déficit auquel nous faisons face dans les prévisions budgétaires pour 1978-79.

**M. Murta:** Qu'envisagiez-vous pour ce qui est de l'augmentation des droits d'utilisation des droits d'atterrissage et des autres coûts d'exploitation d'aéroports? Envisagez-vous de modifier quelque chose d'ici 5 ans environ? Pouvez-vous renseigner le comité là-dessus?

**M. McLeish:** Puis-je faire une observation?

Lors de nos consultations avec la Air Transport Association of Canada, nous lui avons fait la proposition suivante: nous pourrions recouvrer entièrement les dépenses de capital ainsi que les dépenses de fonctionnement et d'entretien sur une période de huit ans; pour les aéroports internationaux et nationaux, les dépenses de fonctionnement et d'entretien seulement, et non pas les dépenses de capital, sur une période semblable pour les aéroports régionaux et locaux.

**M. Murta:** Quels sont les droits d'usagers qui en résultent?

**M. McLeish:** Il nous est difficile de répondre à cette question puisque nos revenus proviennent de diverses sources. Il y a la taxe de transport aérien, des droits d'atterrissage, les droits et coûts généraux de terminus.

[Text]

**Mr. Murta:** What are your projections then? Within the department you must have projections.

**The Chairman:** Excuse me. While Mr. McLeish is having a meeting, I trust everyone is aware that we do have a short subcommittee meeting, if you would stay, right after the general meeting.

**Mr. Mazankowski:** What time are we adjourning, Mr. Chairman?

**The Chairman:** At five o'clock. I will just allow Mr. Murta to complete his questioning and then we can go to the steering committee meeting.

Mr. McLeish.

**Mr. McLeish:** Thank you. The reason I was consulting here is that we are endeavouring to put together right now a document that deals with capital costs over the next five years—all those that we can reasonably expect to be able to undertake.

**Mr. Forrestall:** If you are talking about recouping most of your costs at major airports you are talking probably of a fairly substantial increase in the next five to seven years, or eight years.

**Mr. McLeish:** I know that at international airports we are well up around 80 to 90 per cent of recovery. At the nationals it is down around 50 to 60 per cent, and at the regionals and locals it is about half that, about 30 per cent.

**Mr. Murta:** Do you have any estimates of what could be termed operating cash surpluses for the next four or five years within the Department of Transport for the programs you are looking at? You are collecting money. You must know where it is going, what kind of surpluses you have. Another question I would like to put is capital spending broken down by airports for the next few years.

You must have all that information. It has been suggested that this fund is going to build into a pretty sizeable fund, and you will be able to go ahead and do just about anything you want in terms of airports. In order to put the whole question in a proper perspective, I think this information I have been asking for is going to be essential.

**Mr. McLeish:** Could I do this, Mr. Chairman? As a result of Mr. Murta's question, I will caucus after this meeting is over and we will see what we can produce for tomorrow morning. We are meeting tomorrow morning again, are we not? Would that be satisfactory?

**The Chairman:** If that is agreeable to Mr. Murta.

**Mr. Murta:** All right. Those are the three areas: an estimate of operating cash surplus for the next four to five years, five years preferably; capital spending broken by airports, for the next five years if possible; and future increases in user fees. You indicated that this last would be very difficult, but knowing the resources you have on hand, if you could come up with a little more definite kind of an answer I would certainly appreciate it.

[Translation]

**M. Murta:** Quelles sont vos prévisions? Le ministère doit bien avoir des prévisions.

**Le président:** Je vous demande pardon. Pendant que M. McLeish consulte ses collègues, je veux rappeler à tout le monde qu'il y a une brève réunion du sous-comité après cette réunion du comité. Je vous demanderais de rester.

**M. Mazankowski:** A quelle heure devons-nous terminer, monsieur le président?

**Le président:** A 17h00. Je vais permettre à M. Murta de poser ses questions avant de commencer la réunion du sous-comité.

Monsieur McLeish.

**M. McLeish:** Il faut dire que nous sommes à mettre au point, c'est la raison pour laquelle je consulte mes collègues, un document qui établit les dépenses de capital pour les cinq prochaines années, du moins toutes celles auxquelles nous pouvons raisonnablement nous attendre.

**M. Forrestall:** Si vous avez l'intention de récupérer la plupart des dépenses aux principaux aéroports, vous prévoyez sans doute une augmentation importante au cours des cinq à sept ou huit prochaines années.

**M. McLeish:** Pour ce qui est des aéroports internationaux, nous recouvrons jusqu'à 80 ou 90 p. 100 de nos dépenses. Pour les aéroports nationaux, le chiffre est à peu près de 50 ou 60 p. 100 et, pour les aéroports régionaux et locaux, il est d'environ 30 p. 100, soit la moitié.

**M. Murta:** Quelles sont les prévisions du ministère des Transports relativement à ces revenus d'exploitation au cours des quatre ou cinq prochaines années dans le cadre de ces programmes? Vous percevez des fonds. Vous devez savoir ce que vous en faites. Je voudrais également avoir une ventilation des dépenses en capital pour les aéroports au cours des prochaines années.

J'ose croire que vous avez ces renseignements. Le fonds, semble-t-il, est appelé à s'accroître de façon intéressante. Vous serez en mesure de faire à peu près tout ce que vous voudrez au niveau des aéroports. Les renseignements que je demande sont essentiels, si je veux en arriver à avoir une idée juste de la situation.

**M. McLeish:** Puis-je faire cette suggestion, monsieur le président? En réponse aux questions de M. Murta, je vais tenir un caucus avec mes collègues après la réunion. Nous verrons ce que nous pouvons faire pour la réunion de demain. Vous vous réunissez à nouveau demain matin, si je ne m'abuse.

**Le président:** Je ne sais pas si M. Murta est d'accord.

**M. Murta:** Très bien. Je veux donc trois choses: les revenus d'exploitation excédentaires prévus pour les quatre ou cinq prochaines années, de préférence les cinq prochaines années, les dépenses de capital par aéroport, pour les cinq prochaines années également, si c'est possible, et l'augmentation des droits des usagers à l'avenir. Pour ce qui est de ces derniers chiffres, vous avez indiqué que vous pourriez avoir quelques difficultés. Je sais cependant quelles sont vos ressources. Je vous serais reconnaissant de me donner une réponse un peu plus détaillée à ce niveau.



[Texte]

Do I have any more time, Mr. Chairman?

**The Chairman:** You have another question.

**Mr. Murta:** One general question, I guess, about the Winnipeg airport while the gentleman in charge of airports is here. Mr. McLeish, before I ask that question, Mr. Benjamin touched on the \$655 million that will be wiped off the books as of April 1. Can we have an explanation as to exactly how that is going to be done? After you have given that, if you can—if you cannot, we can hopefully get it for tomorrow morning—there is a handicapped persons convention in Winnipeg next year, 1980 I think it is. People from all over the world, I guess, will be in Manitoba. There has been some concern about the Winnipeg Airport maybe not having adequate facilities to handle the tremendous influx of people. Could you bring us up to date on what has happened in that regard, or what is happening. Will the airport be ready with facilities for the handicapped, with moving belts, conveyors, or however it is . . .

**Mr. McLeish:** I would ask Mr. Cavanagh to speak to the revolving fund and then Mr. Johnson can speak to Winnipeg Airport.

**Mr. Murta:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Cavanagh.

**Mr. Cavanagh:** Mr. Chairman, on the question of the amount of debt to be written off, in your terms, in the revolving fund, what is happening is that the repayment of that debt, the estimated \$655 million, will be suspended and the interest on that will be suspended. In other words, there will be no further repayment of that debt, and interest charges will not accrue on that debt after April 1. Other than that, that investment—the investment represented by that—will remain on the books of the airport's revolving fund.

**The Chairman:** Mr. Johnson.

**Mr. Johnson:** The people responsible for the operation of the Winnipeg Airport are quite cognizant of the problem that has been raised and we are making attempts to accommodate those people. I think it has to be recognized it is a one-time influx of a very large number of people and what we will have to do is put into place the best kind of temporary facilities that can be provided.

**Mr. Murta:** But they will be in place, certainly—some form of temporary . . .

**Mr. Johnson:** We expect they will. I cannot guarantee you they will, but certainly we intend that there should be a reasonable level of service provided to those people. But it would also have to be recognized that it is a very large one-time influx.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Murta.

Mr. Benjamin has one short question concerning a point of order on a comment by Mr. McLeish, and I have allowed him to put it just before break-up.

**Mr. Benjamin:** A quick question of privilege, Mr. Chairman. I know you might think I could raise it tomorrow morning, but I cannot be here and I should do it now, in fairness to Mr. McLeish.

[Traduction]

Il me reste du temps, monsieur le président?

**Le président:** Tout juste pour poser une dernière question.

**M. Murta:** Une question d'ordre général, dans ce cas, relativement à l'aéroport de Winnipeg. Je veux profiter pleinement de la présence ici du responsable des aéroports. Auparavant, je veux revenir sur ce point. M. Benjamin a parlé d'un montant de 655 millions de dollars qui sera rayé des comptes à partir du 1<sup>er</sup> avril. Je veux savoir comment on entend procéder à cet égard. Deuxièmement, je ne sais pas si vous aurez la réponse aujourd'hui, si vous ne l'avez pas, vous pourrez la donner demain, il y a un congrès d'handicapés prévu à Winnipeg l'an prochain, en 1980 si je comprends bien. Des gens du monde entier viendront au Manitoba. Certains s'inquiètent du fait que l'aéroport de Winnipeg pourrait se révéler inadéquat devant ce flux de voyageurs. Je voudrais savoir ce qui a été fait et ce qui se fait à cet égard. L'aéroport sera-t-il prêt à recevoir ces handicapés, serait-il doté de courroies, de convoyeurs ou . . .

**M. McLeish:** Je vais demander à M. Cavanagh de parler du fonds renouvelable et à M. Johnson d'expliquer ce qui se passe à l'aéroport de Winnipeg.

**M. Murta:** Merci.

**Le président:** Monsieur Cavanagh.

**M. Cavanagh:** En ce qui concerne le montant de la dette radiée, comme vous le dites, dans le fonds renouvelable, il se trouve que le repaiement de cette dette, évaluée à 655 millions de dollars, est suspendu, au même titre que le paiement des intérêts. En d'autres termes, le remboursement de cette dette de même que le paiement des intérêts conrus cesseront à compter du 1<sup>er</sup> avril. Pour le reste, l'investissement comme tel, l'investissement représenté par cette dette, continuera de figurer dans les comptes du fonds renouvelable pour les aéroports.

**Le président:** Monsieur Johnson.

**M. Johnson:** Les personnes chargées du fonctionnement de l'aéroport de Winnipeg sont parfaitement au courant du problème et font tous les efforts pour accueillir ces voyageurs. Il ne faut pas oublier que ce flux de voyageurs surviendra une seule fois. Il faudra donc mettre en place les meilleures installations temporaires possibles.

**M. Murta:** Mais il y aura des installations, fussent-elles temporaires . . .

**M. Johnson:** C'est ce que nous prévoyons. Je ne puis rien vous garantir, mais nous voulons fournir un service raisonnable à ces personnes. Nous savons cependant que c'est pour un événement qui ne se produira qu'une fois.

**Le président:** Merci, monsieur Murta.

M. Benjamin a une brève question de règlement à soulever par suite d'une observation de M. McLeish. Je lui permets de la soulever avant de lever la séance.

**M. Benjamin:** Il s'agit plutôt d'une question de privilège, monsieur le président. Normalement, je devrais la soulever demain, mais malheureusement je dois m'absenter. Je veux donner une chance à M. McLeish.

*[Text]*

In response to me, he said these airports will all be treated the same in the revolving fund. Either I am misunderstanding the figures or else Mr. McLeish may have inadvertently used the term, all being treated the same. In the case of Mirabel: \$452 million worth of loans from Canada; interest on the loans, zero. In the case of Malton: \$13 million in loans, no interest on the loans. In the case of Regina: \$1.5 million in loans, interest \$132,000. In the case of Saskatoon: loans from Canada, \$1.1 million; interest on loans \$97,000. In the case of Calgary: interest on loan zero; contributed capital \$135 million.

Now, how do you square that, Mr. McLeish? That is not being treated the same. Mirabel, Dorval, Malton, Vancouver and Calgary pay no interest on loans, and the smaller 18 airports are being charged interest. How is that being treated the same?

**Mr. McLeish:** I think the answer to your question—and I say “I think” because after reflection I might come up with a different answer—but right now, off the top of my head, I think the difference is those airports which are being brought into the fund have had their debt written off every year, ever since the debt was incurred, whenever that was.

**Mr. Benjamin:** The 18 smaller ones or the 5 big ones?

**Mr. McLeish:** Yes, the 18 smaller ones.

**Mr. Benjamin:** So the \$1.5 million that is on, for example, for Regina for this coming fiscal year will be written off the following one?

**Mr. McLeish:** No, anything that is new, that is starting in 1979-80, for all airports in the fund, will then have to pay interest on future loans for the fund.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** You are still not treating them the same.

**Mr. McLeish:** Yes, they will all be treated the same.

• 1710

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. I would like to thank Mr. McLeish and his officials for appearing before us this afternoon.

This meeting is adjourned to the call of the Chair.

*[Translation]*

En réponse à mes questions, il affirmait que les aéroports étaient tous traités de la même façon pour ce qui est du fonds renouvelable. Je ne sais pas si je comprends mal les chiffres ou si M. McLeish s'est mal exprimé. Mirabel: 452 millions de dollars de prêts du Canada, aucun intérêt. Malton: 13 millions de dollars de prêts, aucun intérêt. Régina: 1.5 millions de dollars de prêts, \$132,000 d'intérêt. Saskatoon: 1.1 millions de dollars de prêts du Canada, \$97,000 d'intérêt. Calgary: 135 millions de dollars d'un capital versé, aucun intérêt.

Comment expliquez-vous ces chiffres, monsieur McLeish? Tous les aéroports ne sont pas traités de la même façon. Mirabel, Dorval, Malton, Vancouver et Calgary ne paient pas d'intérêt sur les prêts; les 18 plus petits aéroports paient de l'intérêt.

**M. McLeish:** Je pense que la réponse à votre question, je dis bien «je pense», car après mûre réflexion, je pourrais vous répondre différemment, je vous livre ici ma première impression, due au fait que les aéroports qui sont inclus dans le fonds renouvelable ont vu leurs dettes radiées au fur et à mesure, quel que soit le moment. C'est la différence.

**M. Benjamin:** Vous parlez des 18 petits ou des cinq gros?

**M. McLeish:** Des 18 petits.

**M. Benjamin:** Ce qui veut dire que le montant de 1.5 millions de dollars prévu, par exemple, pour Régina au cours de cette année financière sera radié lors de la suivante?

**M. McLeish:** Non, les nouveaux prêts, à partir de 1979-1980, pour tous les aéroports inclus dans le fonds porteront intérêt.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Vous ne traitez quand même pas tous les aéroports de la même façon.

**M. McLeish:** Ils seront tous traités de la même façon.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Je remercie également M. McLeish, ainsi que ses collègues de leur présence cet après-midi.

La séance est levée.













*If undelivered, return COVER ONLY to  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacre-Coeur Boulevard,  
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7*  
*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT  
à l'Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacre-Coeur,  
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7*

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Department of Transport:*

Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;  
Mr. Louis P. Cavanagh, Director—Financial Administration, Air;  
Mr. K. A. Johnson, Director, Airport Planning.

### *Du ministère des Transports:*

M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens;  
M. Louis P. Cavanagh, directeur, Administration financière (Air);  
M. K. A. Johnson, directeur, Planification des aéroports.



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Friday, March 16, 1979

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 5

Le vendredi 16 mars 1979

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80  
Votes 60, 65 and L75—Air Transportation  
Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

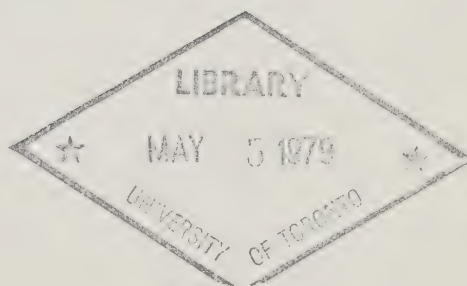
Budget principal 1979-1980  
Crédits 60, 65 et L75—Programme des transports  
aériens sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Fourth Session of the  
Thirtieth Parliament, 1978-79

Quatrième session de la  
trentième législature, 1978-1979

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

Baker (*Gander-  
Twillingate*)

Caouette (*Villeneuve*)

Clark (*Vancouver Quadra*)

Collenette

Forrestall

Goodale

Harquail

Lapointe

Loiselle (*Saint-Henri*)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

Mazankowski

McCain

Murta

Nowlan

Orlikow

Portelance

Roy (*Laval*)

Scott (*Hamilton-*

*Wentworth*)

Wood—(20)

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, March 15, 1979:

Mr. Orlikow replaced Mr. Benjamin.

On Friday, March 16, 1979:

Mr. McCain replaced Mr. Masniuk;

Mr. Nowlan replaced Mr. McKenzie;

Mr. Clark (*Vancouver Quadra*) replaced Mr. Siddon.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 15 mars 1979:

M. Orlikow remplace M. Benjamin.

Le vendredi 16 mars 1979:

M. McCain remplace M. Masniuk;

M. Nowlan remplace M. McKenzie;

M. Clark (*Vancouver Quadra*) remplace M. Siddon.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, MARCH 16, 1979  
(6)

## [Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:37 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Clark (*Vancouver Quadra*), Forrestall, Lapointe, Loisel (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain, Murta, Nowlan, Portelance and Scott (*Hamilton-Wentworth*).

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. D. Lamont, Director, Aeronautical Licensing and Inspection; Mr. K. A. Johnson, Director, Airport Planning; Mr. Louis P. Cavanagh, Director, Financial Administration, Air.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, February 23, 1979, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980 (*See Minutes of Proceedings, Monday, March 5, 1979, Issue No. 1*).

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 60, 65 and L75—Air Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 11:05 o'clock a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 16 MARS 1979  
(6)

## [Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 37 sous la présidence de M. Campbell (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Clark (*Vancouver Quadra*), Forrestall, Lapointe, Loisel (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain, Murta, Nowlan, Portelance et Scott (*Hamilton-Wentworth*).

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens; M. D. Lamont, directeur, Inspection et licence aéronautique; M. K. A. Johnson, directeur, Planification des aéroports; M. Louis P. Cavanagh, directeur, Administration financière (Air).

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 23 février 1979 relatif au Budget supplémentaire pour l'année se terminant le 31 mars 1980 (*Voir procès-verbal du lundi 5 mars 1979, Fascicule n° 1*).

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 60, 65 et L75—Programme des transports aériens sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 11 h 05 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)*

Friday, March 16, 1979

• 0935

*[Text]*

**The Chairman:** We shall resume consideration of Votes 60, 65 and L75, Air Transportation Program under Transport. That is just continuing our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

## TRANSPORT

A—Department—Air Transportation Program

Budgetary

Vote 60—Air Transportation—Operating expenditures—  
\$145,499,000

A—Department—Air Transportation Program

Budgetary

Vote 65—Air Transportation—Capital expenditures—  
\$75,300,000

A—Department—Air Transportation Program

Non-Budgetary

Vote L75—Advances subject to terms and conditions  
prescribed by Treasury Board—\$33,449,000

**The Chairman:** Mr. Murta, when we ended the Committee yesterday, had asked a question of Mr. McLeish, a series of questions. I think just to clear that off first thing this morning to get to the regular rounds of questioning, I would ask Mr. McLeish if he might be ready to respond to the question by Mr. Murta.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman.**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Before you get into that, we did have a steering committee meeting last night and there were a couple of points that I think were left outstanding as a result of that steering committee. I just wanted to reserve the right to raise a matter arising out of the steering committee. I will leave it in your hands as to whether that should take place before Mr. McLeish responds to Mr. Murta or after.

**Mr. Murta:** I would agree to hear about the steering committee matter.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, during the proceedings of the steering committee last evening, the purpose of the meeting first of all was to consider whether or not the Committee would invite the Air Transport Association of Canada to appear before the Committee under the references of Votes 60, 65 and L75, and there was some suggestion that because they were outside the Department they in fact could not be considered as a logical witness under these estimates. I indicated yesterday that I thought there was ample precedent for that, and I would be prepared to argue that case this morning and to move a motion.

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)*

Le vendredi 16 mars 1979

*[Translation]*

**Le président:** Nous reprenons l'étude des crédits 60, 65 et L75, Programme des transports aériens, sous la rubrique Transports. Ces crédits étaient mentionnés dans l'ordre de renvoi portant sur le budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

## TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports aériens

Budgétaire

Crédit 60—Transports aériens—Dépenses de fonctionne-  
ment—\$145,499,000

A—Ministère—Programme des transports aériens

Non-budgétaire

Crédit 65—Transports aériens—Dépenses en capital—  
\$75,300,000

A—Ministère—Programme des transports aériens

Non-budgétaire

Crédit L75—Avances faites, sous réserve des conditions  
prescrites par le Conseil du Trésor—\$33,449,000

**Le président:** Lorsque nous avons levé la séance, hier, M. Murta avait posé une série de questions à M. McLeish. Avant de passer aux questions, j'aimerais qu'on éclaircisse ce point ce matin, et je demande à M. McLeish s'il est prêt à répondre aux questions de M. Murta.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président.**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Avant de passer à ces questions, je souligne qu'il y a eu une réunion du comité directeur hier soir, et qu'il y a encore quelques questions qui restent en suspens. Je veux tout simplement me réserver le droit de soulever une question qui découle de la réunion du comité directeur. Je vous laisse le choix de décider si j'en parlerai avant que M. McLeish ne réponde à M. Murta, ou après.

**M. Murta:** Je suis d'accord pour l'écouter.**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, au cours de la réunion du comité directeur, hier soir, on voulait tout d'abord décider s'il fallait ou non inviter l'Association canadienne des transports aériens à comparaître devant le Comité, au sujet des crédits 60, 65 et L75, et on m'a laissé entendre que, parce que cette association ne faisait pas partie du ministère, elle ne pouvait comparaître en tant que témoin au sujet du budget. J'ai dit hier qu'il y avait, selon moi, beaucoup de précédents et que j'étais prêt à soutenir ma position ce matin et à proposer une motion.



[Texte]

It is quite clear that under main estimates there have been outside witnesses called on numerous occasions. My memory lapse yesterday did not allow me to bring on the examples that I wanted to at the time. But for the benefit of the Parliamentary Secretary and you, Mr. Chairman, we did have Mr. Justice Emmett Hall come before this Committee as a result of a reference of the estimates. We had Professor Anderson of the Prairie Rail Action Committee. We have had CP Rail before the Transport Committee. That was perhaps before Mr. Lapointe's time, but they did appear before the Committee under consideration of the estimates.

I am just looking at the Standing Committee on National Resources and Public Works. Under estimates they are having officials from TransCanada Pipelines Limited, officials from Imperial Oil, officials from the Quebec and Maritime Pipeline Company. In Agriculture they have had the Guysborough County Fishermen's Association under estimates. We have had the Association of University Forestry Schools of Canada before the Committee on Fisheries and Forestry under consideration of the estimates. In Indian Affairs there have been also numerous examples of outside witnesses being called before the Committee to present evidence and testimony relevant to the proceedings under which that vote was being considered.

Therefore, in light of the fact that the Air Transport Association of Canada have indicated an interest in appearing before the Committee, in light of the fact that they do represent the very vast majority of the users that will be affected as a result of the air transportation program as it relates to the development and establishment and maintenance of airports, in light of the fact that they are the ones who will be most directly affected as a result of the changes in the Airports Revolving Fund, I would like to move that the Air Transport Association of Canada be invited to appear before the Standing Committee on Transport and Communications during considerations of Votes 60, 65 and L75, main estimates for 1979-80.

• 0940

I would also, Mr. Chairman, remind you of the reference in the Standing Orders relevant to the powers of standing committees. It indicates that:

(8) Standing committees shall be severally empowered to examine and enquire into all such matters as may be referred to them by the House, and, to report from time to time, and, except when the House otherwise orders, to send for persons, papers and records . . .

I think that covers us on two fronts, both by the precedent and by the relevant standing order.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski. . . . monsieur Lapointe.

**M. Lapointe:** Monsieur le président, je crois que mon collègue, M. Mazankowski, a fait son devoir hier soir, et qu'il a trouvé un tas précédents que je ne connaissais pas, ou dont je ne me souvenais pas non plus.

Mon objection, hier, était basée sur deux considérations. Tout d'abord, c'est que le . . . the Air Transport Association of

[Traduction]

Il est clair qu'on a invité, à de nombreuses reprises, des témoins de l'extérieur à comparaître au sujet du budget principal. Mon blanc de mémoire ne m'a pas permis de vous donner hier les exemples que j'aurais aimé vous donner. Pour la gouverne du secrétaire parlementaire, et la vôtre, monsieur le président, je juge Emmett Hall a comparu devant le Comité au sujet du budget. Nous avons également reçu le professeur Anderson, du Prairie Rail Action Committee. Le Comité des transports a entendu des représentants des chemins de fer Canadien Pacifique. C'était peut-être avant l'époque de M. Lapointe, mais le CP a bel et bien comparu devant le Comité au sujet d'un budget.

Le Comité permanent des ressources nationales et des travaux publics a convoqué des représentants de la TransCanada Pipe-Lines Limited, de l'Imperial Oil et de la Quebec and Maritime Pipeline Company. Au Comité de l'agriculture, la Guysborough County Fishermen's Association a comparu au sujet du budget. Le Comité des pêches et des forêts a reçu l'Association des écoles universitaires de foresterie du Canada. Le Comité des affaires indiennes a convoqué de nombreux témoins de l'extérieur afin qu'ils témoignent au sujet des questions relevant des crédits à l'étude.

En conséquence, comme l'Air Transport Association of Canada s'est dite intéressée à comparaître devant le Comité, et comme elle représente la grande majorité des usagers qui seront touchés par le programme des transports aériens, puisqu'il comprend la construction, l'agrandissement et l'entretien des aéroports, et comme cette association serait directement touchée par les changements apportés au fonds renouvelable des aéroports, je propose que l'Air Transport Association of Canada soit invitée à comparaître devant le Comité permanent des transports et des communications, au cours de l'étude des crédits 60, 65 et L75, du budget principal pour l'année 1979-1980.

Je vous rappelle également, monsieur le président, que la disposition stipulant les pouvoirs des comités permanents, dans le Règlement, indique que:

(8) Les comités permanents sont autorisés individuellement à faire étude et enquête sur toutes les questions qui leur sont déferées par la Chambre et à faire rapport à ce sujet à l'occasion; sauf lorsque la Chambre en ordonne autrement, ils sont autorisés à convoquer des personnes et à exiger la production de documents et dossiers . . .

Nous avons donc des précédents et un Règlement.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski. Mr. Lapointe.

**Mr. Lapointe:** Mr. Chairman, I think that my colleague, Mr. Mazankowski, did his homework last night and found a lot of precedents I know nothing of, or which I did not remember.

Yesterday, my objection was based on two considerations. First, . . . l'Air Transport Association of Canada n'a jamais

*[Text]*

Canada never requested officially, to you, Mr. Chairman, I think, nor to the members of this Committee, to appear as witnesses in front of this Committee, which is rather surprising. They put this in a newsletter a few weeks ago which was distributed all across Canada, to all members of Parliament, but they never pursued the issue. They never officially made any request to us. I do not see why we should be seeking them to appear as witnesses if they have not made the official request.

Deuxièmement, monsieur le président, si nous avons reçu M. le juge Hall et M. Anderson, c'était au moment où le rapport de la Commission Hall avait été présenté au ministre, puis au Parlement. C'était donc un événement quand même majeur pour l'affaire du transport des grains dans l'ouest. Et je ne vois pas l'intérêt maintenant de faire venir l'ATAC.

Je n'ai cependant pas d'objection de principe. Je suis simplement surpris qu'une motion soit présentée au Comité. On aurait peut-être pu en discuter au Sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure.

**Le président:** Merci monsieur Lapointe. Mr. Murta.

**Mr. Murta:** Mr. Chairman, I would just like to back up Mr. Mazankowski's motion, I guess, or his contention that the Air Transport Association of Canada appear before the Committee.

**Mr. Mazankowski:** Thank you very much.

**Mr. Murta:** I think this Committee is really responsible for its own witnesses and who we want. Whether or not ATAC has requested a hearing before this Committee is really, I suppose, to some extent irrelevant. If the Committee members would like to hear them, and if they are the major users of the system we have been talking about here in the last few days, surely to goodness we do not have to have a written request. If that is the case, all it would necessitate is the matter of a phone call and you could have a written request in a matter of probably a few hours.

Mr. Justice Hall did not appear before the Committee just at the time his report came down, it was considerably after.

**Mr. Mazankowski:** It was about a year later.

**Mr. Murta:** So it does not have any relationship whatsoever. We were discussing it virtually in the same context, Mr. Chairman, that we are now discussing air transport policy. I would certainly like to hear if there are any arguments against Mr. Mazankowski's motion, hear them put, because I frankly cannot see what the arguments would be at this present time. This is probably the most important job we have as parliamentarians here, to scrutinize estimates and go over spending, and if we can bring in people who help us do that, so much the better for Parliament and so much better for this Committee.

**The Chairman:** Mr. McCain.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, the history of this Committee has been that it functioned best and was best informed and made its greatest contribution when it had information from within the Department of Transport and from outside. I really feel that this is one instance where it can function much, much better if it does have the input of the people who were suggested in that motion. I think we would be better informed

*[Translation]*

demandé officiellement, ni au président ni aux membres du Comité, de comparaître en tant que témoin devant le Comité, ce qui est assez surprenant. Elle le mentionne dans un bulletin de nouvelles qu'elle a publié il y a quelques semaines et qui a été distribué partout au Canada, à tous les députés. Cependant, elle ne nous en jamais parlé. Elle ne nous l'a jamais demandé officiellement. Je ne vois pas pourquoi nous devrions l'inviter à comparaître si elle n'a pas présenté de demande officielle.

Secondly, Mr. Chairman, we received Mr. Justice Hall and Mr. Anderson when the Hall Commission submitted its report to the Minister and to Parliament. It was a major event as far as the Western grain transportation is concerned. I do not see the value of inviting ATAC.

However, I do not object in principle. I am simply surprised that such a motion should be presented to this Committee. We could have discussed the matter at the Agenda and Procedures Subcommittee.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lapointe. Monsieur Murta.

**M. Murta:** Monsieur le président, j'aimerais appuyer la motion de M. Mazankowski, ou sa position, à savoir que l'Air Transport Association of Canada soit autorisée à comparaître devant le Comité.

**M. Mazankowski:** Merci beaucoup.

**M. Murta:** Je pense qu'il incombe au Comité de choisir qui seront ses témoins. Dans une certaine mesure, il importe peu que l'ATAC ait demandé ou non à comparaître devant le Comité. Si les membres du Comité veulent la convoquer, et si cette association représente les grands utilisateurs du système que nous étudions depuis quelques jours, il n'est certainement pas nécessaire que nous obtenions une demande écrite. Si c'est le cas, il suffirait de téléphoner pour qu'on obtienne une demande soumise par écrit dans quelques heures.

Le juge Hall n'a pas comparu devant le Comité au moment même où son rapport était publié, c'était beaucoup plus tard.

**M. Mazankowski:** C'était environ une année plus tard.

**M. Murta:** Cela n'a donc rien à voir avec la question. Nous en discutons dans le même contexte que celui dans lequel nous discutons maintenant de la politique des transports aériens. J'aimerais certainement entendre les arguments avancés contre la motion de M. Mazankowski, parce que je ne peux pas m'imaginer quels arguments on pourrait avancer en ce moment. L'étude du budget et des dépenses est probablement la tâche la plus importante des parlementaires et si nous pouvons convoquer des personnes pour nous aider, c'est tant mieux pour le Parlement et pour le Comité.

**Le président:** Monsieur McCain.

**M. McCain:** Monsieur le président, d'après notre expérience, ce Comité fonctionne mieux, est mieux informé et peut faire ses meilleures contributions quand il obtient des renseignements du ministère des Transports et de l'extérieur. J'estime que, dans ce cas, nous serions beaucoup plus efficaces si nous pouvions bénéficier de la contribution des personnes mentionnées dans cette motion. Nous serions mieux informés



[Texte]

and better capable of functioning on this Committee if we heard from them. I think it is an imperative thing that we do it; it is part of our function.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman just in further response to Mr. Lapointe. He had indicated that ATAC had not made a formal request to you, sir, requesting an opportunity to appear, and that may very well be. But not everyone knows the kind of formal procedure that the committee structure follows. I know that in talking to them they indicated an interest. Perhaps I was somewhat lax in not suggesting to them that they write you, sir, but I do not think that should minimize their desire to appear before the Committee.

• 0945

The other thing is that they have made some very strong statements vis-à-vis the re-organization of the airport revolving fund and I think it is in our interest to ensure that the Committee gets that sort of balanced information. I think it gives the departmental officials a chance to respond, as well, to any charges or any criticisms that they may have vis-à-vis the establishment of this fund.

Just to confirm again what Mr. Murta said about the Hall Report, I am sure Mr. Lapointe will realize that Mr. Hall came here notwithstanding the fact that the members on that side were hicking and screaming and raising hell about the fact that they did not want him to appear either. Thanks to the good graces of one Liberal member he found in his wisdom that he should support us. He supported the motion which allowed Mr. Hall to appear before the Committee, and I think the Committee was better informed and better enlightened as a result of this presentation.

**The Chairman:** Mr. Nowlan.

**Mr. Nowlan:** Just, Mr. Chairman, a thought or so. I listened with interest, as I always do, to Mr. Lapointe. Frankly, there may not be much of an issue, because Mr. Lapointe himself did not really, as I understood his remarks, take violent objection to the motion that is presently in one form or another before the Chair. As far as the invitation is concerned and the formal request, as Mr. Lapointe knows, Mr. Mazankowski has stated that they indicated an interest. Obviously in this situation in the House we have to accept the word of the honourable gentleman. There is nothing contrary to that, I do not think there is. It might have been more structurally correct to go through the channels, but when a man of Mr. Mazankowski's eminence, as the Chairman of the transport committee of my party, says that a group wants to appear before this Committee, then we have to accept that, and I think that is good enough. Certainly there has been precedent.

My only concluding comment is that, as Mr. McCain said, I think the Committee, frankly, does not communicate enough with the public, and there is precedent for having witnesses before committees during the study of estimates.

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I wanted simply to remind you that on March 6 the member for Vegreville first raised

[Traduction]

et plus efficaces. Il est donc impérieux que nous les convoquions; cela fait partie de nos fonctions.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Je voudrais ajouter quelque chose en réponse à M. Lapointe. Il a souligné que l'ATAC ne vous avait pas remis de demandes officielles afin de pouvoir comparaître, et c'est fort possible. Ce n'est cependant pas tout le monde qui sait quelle procédure il faut suivre pour comparaître devant le Comité. J'ai parlé à des représentants de l'ATAC et ils m'ont dit qu'ils voulaient comparaître. J'aurais peut-être dû leur dire qu'ils devaient vous écrire, mais je ne pense pas que cela ait réduit leur désir de comparaître devant le Comité.

Cette association a fait des déclarations assez fortes au sujet de la réorganisation du fonds renouvelable des aéroports et elle estime qu'il est dans notre intérêt d'obtenir un certain équilibre entre les renseignements qu'obtient le Comité. Cela donnera aux représentants du ministère l'occasion de répondre à toutes les accusations et critiques formulées à l'égard de la création de ce fonds.

Pour confirmer ce qu'a dit M. Murta au sujet du rapport Hall, M. Lapointe se souviendra certainement que M. Hall a comparu malgré les hauts cris qu'ont jetés les députés de l'autre côté, parce qu'ils ne voulaient pas qu'il compare. C'est grâce à la sagesse d'un député libéral que la motion autorisant M. Hall à comparaître devant le Comité a été adoptée, et je pense que sa comparution a été fort utile au Comité.

**Le président:** Monsieur Nowlan.

**M. Nowlan:** J'avais quelques idées à mentionner, monsieur le présent. J'ai écouté avec intérêt, comme je le fais toujours, ce qu'a dit M. Lapointe. Franchement, je trouve qu'il n'y a pas vraiment de problème, parce que M. Lapointe, si j'ai bien compris ses remarques, ne s'opposait pas vraiment à la motion dont est présentement saisi le président. En ce qui concerne l'invitation ou la demande officielle, comme M. Lapointe le sait, M. Mazankowski a dit que l'association s'était montrée intéressée à comparaître. Dans une telle situation, la Chambre se doit d'accepter la parole de l'honorable député. Il n'y a rien qui nous en empêche. Il aurait peut-être été plus correct de suivre la voie officielle, mais lorsqu'un homme aussi éminent que M. Mazankowski, président du comité des transports de mon parti, dit qu'un groupe veut comparaître devant le Comité, nous devons accepter ses dires, et personnellement, cela me suffit. Il y a certainement eu des précédents.

En conclusion, je dirais, comme M. McCain, que le Comité ne communique pas assez avec la population, et qu'il y a des précédents nous autorisant à convoquer des témoins au cours de l'étude du budget.

**Le président:** Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je voulais vous rappeler que le 6 mars, le député de Vegreville a soulevé cette

[Text]

this question, and I will just quote you from page 2:5. You replied, in response to Mr. Mazankowski's representations about hearing these outside witnesses:

Yes, I think that would be agreeable. If it is all right with you I can convene a steering committee meeting early next week and we can decide on how we will alter the schedule as presented yesterday to fit in the witnesses, if the Committee deems it necessary, if they wish to appear.

The inference is, of course, that in your judgment at that time it was quite straightforward and we would resolve the matter in steering committee. The result, of course, is that this morning we do have a motion. Perhaps we could settle it by simply putting the motion.

**The Chairman:** Order, please. I am advised that there is no quorum to vote on the motion at this time.

**Mr. Forrestall:** No, we simply put the motion and if there is a quorum we can vote on it.

**The Chairman:** No, we cannot put the motion until we have the quorum. I have it right in front of me. The steering committee, the subcommittee, was not adamantly against, as you are well aware, inviting ATAC. It is just that we just wanted to verify, as Mr. Mazankowski has, most diligently, and find that there is no major objection for them, I guess, to appear before us.

I do not think we would have required a motion, but we do have one and I am in the hands of the Committee. I will put the motion to the Committee members as soon as we have the quorum necessary to do so.

• 0950

**Mr. Mazankowski:** It should be pointed out for the record, Mr. Chairman, that there are only two Liberal members here at the present time.

**Mr. Loiselle:** It is not the quantity that counts, it is the quality.

**The Chairman:** Order, please. Order, please! Time is getting on and we heard comments yesterday that there was not enough time available to question the witnesses. I think we should proceed with the questioning and first on the list is Mr. Mazankowski.

**Mr. Murta:** Excuse me, on a point of order.

**The Chairman:** Mr. Murta on a point of order.

**Mr. Murta:** Does Mr. McLeish have the information I was requesting yesterday? He said he was going to talk with his . . .

**The Chairman:** If the Committee is agreeable we can complete that, the answer that Mr. McLeish might have in response to the questions by Mr. Murta. Mr. McLeish.

**Mr. Mazankowski:** In view of the time, if it is a very long presentation, maybe we could just simply have it distributed and appended to the proceedings but if it is reasonably short we could perhaps have it.

[Translation]

question en premier, et je vous cite la réponse que vous avez fournie à M. Mazankowski et qui figure à la page 2.5:

Oui, d'accord. Si vous le voulez bien, nous pourrions réunir le comité de direction au début de la semaine prochaine et décider alors comment changer le programme que nous avons présenté hier, afin de pouvoir trouver une place pour ces témoins; naturellement, à condition que le Comité désire que cette association compareisse.

On peut en déduire qu'à ce moment-là, vous estimiez que nous résoudrions la question au comité de direction. Le résultat est que nous avons ce matin une motion. Nous pourrions peut-être régler la question en mettant la motion aux voix.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. On me dit que nous n'avons pas le quorum pour voter sur une motion.

**M. Forrestall:** Non, nous mettons la motion aux voix et s'il y a un quorum, nous pourrions voter.

**Le président:** Non, nous ne pouvons mettre de motion aux voix tant que nous n'avons pas le quorum. Je l'ai ici devant moi. Comme vous le savez très bien, le comité de direction n'était pas tout à fait contre l'idée d'inviter l'ATAC. Nous voulions tout simplement vérifier, comme l'a fait M. Mazankowski, avec beaucoup de diligence, s'il n'y avait pas d'objection majeure à sa comparution.

Je ne pense pas que nous aurions eu besoin d'une motion, mais nous en avons une, et je m'en remets donc au Comité. Je mettrai la motion aux voix dès que nous aurons le quorum nécessaire.

**M. Mazankowski:** Il convient de signaler, monsieur le président, que seuls deux députés libéraux sont présents.

**M. Loiselle:** Peu importe la quantité, c'est la qualité qui compte.

**Le président:** Silence, s'il vous plaît. Le temps passe et, hier, des gens se sont plaints de ne pas avoir suffisamment de temps pour interroger les témoins. Je crois que nous devrions passer aux questions; M. Mazankowski est le premier sur ma liste.

**M. Murta:** Excusez-moi, mais j'invoque le Règlement.

**Le président:** M. Murta invoque le Règlement.

**M. Murta:** M. McLeish a-t-il les renseignements que je lui ai demandés hier? Il a dit qu'il allait s'entretenir avec son . . .

**Le président:** Si le Comité est d'accord, nous pouvons commencer par là et demander à M. McLeish de répondre aux questions de M. Murta. Monsieur McLeish, vous avez la parole.

**M. Mazankowski:** Si le document est très long, il suffit de le distribuer et de l'annexer au compte rendu, mais vous pouvez nous le lire, s'il est assez court.



[Texte]

**The Chairman:** I understand that it is reasonably short and I think Mr. McLeish should be allowed to respond. Mr. McLeish.

**Mr. W. M. McLeish (Administrator, Canadian Air Transport Administration, Department of Transport):** Thank you, Mr. Chairman. With respect to the airports' revolving fund, five year projections for capital expenditures, we have estimates for 1979-80 to cover \$63 million and, over five years, to 1984-85, the average capital expenditures per year are projected at \$85 million. This would mean . . .

**Mr. Murta:** \$63 million?

**Mr. McLeish:** Yes. This would mean a growth of 10 per cent to 12 per cent per year from the 1979-80 figures. This does not include major projects which are projected at \$55 million average per year during this same period of time. Such major projects would be undertaken at Malton and Vancouver, for example. Now, with respect to the . . .

**Mr. Murta:** Excuse me, you mentioned Regina yesterday. Is that considered a major project or is that just an upgrading of the . . .

**Mr. McLeish:** Major projects are those above \$50 million.

**Mr. Murta:** Oh, I see. Okay.

**Mr. McLeish:** I do not have the estimate on the Regina project that Mr. Johnson indicated yesterday. That submission is expected in from the region this month.

**Mr. Murta:** That is a growth of 10 per cent to 12 per cent per year.

**Mr. McLeish:** Correct.

**Mr. Murta:** Okay, now what was the other?

**Mr. McLeish:** Then you also wanted to know about operating deficit over a similar period of time.

**Mr. Murta:** Right.

**Mr. McLeish:** The revolving fund reports that we provided to the Transportation Communications Committee shows a 1979-80 deficit of \$37 million. The cost recovery objective for these airports is to reduce this deficit to zero over the next six to seven years. The cash generated from depreciations is forecast at an average of \$60 million per year and this bill will be used to help fund capital expenditures.

Over the same period of time on increases in user fees, the revenue growth from traffic volume increases is forecast at about 5 per cent per year to 1985. User fee rates are projected to grow at 5 per cent per year over-all. Some will go up more than others but that is the average over the next five years.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McLeish. Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. McLeish, I wonder what you could tell us about the matter of *ex gratia* payments which appeared in the *Public Accounts* for 1977-78. Mr. Chairman, I just want to amplify on this somewhat because, as you know, we

[Traduction]

**Le président:** Je crois que c'est assez court et l'on devrait permettre à M. McLeish de répondre. Monsieur McLeish.

**M. W. M. McLeish (administrateur, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports):** Merci, monsieur le président. En ce qui concerne le fonds renouvelable des aéroports, nos prévisions pour 1979-1980 se chiffrent à 63 millions de dollars et, pour les cinq années, c'est-à-dire jusqu'en 1984-1985, la moyenne annuelle des dépenses d'investissement devrait s'élever à 85 millions de dollars. Cela équivaldrait . . .

**M. Murta:** 63 millions de dollars?

**M. McLeish:** Oui. Cela équivaldrait à une croissance de 10 à 12 p. 100 par an, d'après les chiffres de 1979-1980. Cela n'englobe pas les grands travaux d'équipement qui, selon nos estimations, s'élèveront en moyenne à 55 millions de dollars par an au cours de la même période. C'est notamment à Malton et à Vancouver que ces grands travaux seront effectués. En ce qui concerne maintenant . . .

**M. Murta:** Excusez-moi, mais hier vous avez fait allusion à Regina. S'agit-il de travaux importants ou de simples aménagements . . .

**M. McLeish:** Les grands travaux sont ceux qui dépassent 50 millions de dollars.

**M. Murta:** Ah, je comprends. D'accord.

**M. McLeish:** Je n'ai pas les prévisions concernant le projet de Regina auquel M. Johnson a fait allusion hier. Les autorités régionales devraient nous communiquer le dossier ce mois-ci.

**M. Murta:** Cela constitue une croissance de 10 à 12 p. 100 par an.

**M. McLeish:** En effet.

**M. Murta:** Bon. Quels sont les autres chiffres?

**M. McLeish:** Vous vouliez ensuite connaître le déficit d'exploitation au cours de la même période.

**M. Murta:** Effectivement.

**M. McLeish:** Les études sur le fonds renouvelable que nous avons communiquées au Comité des transports et des communications indiquent un déficit de 37 million de dollars pour 1979-1980. En ce qui concerne ces aéroports, on se propose d'éliminer ce déficit au cours des six ou sept prochaines années. On prévoit que l'amortissement produira en moyenne 60 millions de dollars par an et on s'en servira pour financer les dépenses d'investissement.

Au cours de la même période, on prévoit que la hausse des tarifs aux usagers et l'augmentation du trafic rapporteront 5 p. 100 de plus par an jusqu'en 1985. On estime que les tarifs aux usagers augmenteront au rythme de 5 p. 100 par an. Certains augmenteront plus que d'autres, mais c'est la moyenne prévue sur cinq ans.

**Le président:** Merci, monsieur McLeish. Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur McLeish, pourriez-vous nous parler des versements à titre gracieux dont fait état le rapport des comptes publics de 1977-1978? Je tiens à approfondir la question, car, comme vous le savez, il est impossible de trouver

[Text]

are not able to see a complete breakdown of expenditures in the estimates and we have to await the final publication of *Public Accounts* to really see the specifics.

This does come under the Air Administration Program and for the benefit of the Committee, an *ex gratia* payment as defined by the Parliamentary Secretary and the President of the Treasury Board is defined under government policy as a payment which is an act of benevolence in the public interest, is wholly gratuitous and is approved as an act of grace in an area of government operations not already regulated by legislation.

• 0955

In the 1977-78 Public Accounts there are two matters I would like to refer to. On page 33-28, under Air Transportation Program, there is a payment to McGregor Travel company—for legal, accounting, transcript, and other costs incurred arising out of an inquiry—of \$39,374. Of course, the payments to McGregor Travel will be remembered, I am sure, by virtue of the fact that it was a payment to McGregor Travel that triggered the appointment of an inquiry into the operations of Air Canada, the Estey Inquiry.

We have another one regarding payment to Ste. Marie Air services in the amount of \$500,000. The interesting thing about that particular one, Mr. Chairman, is that as late as November, 1977, the Treasury Board had turned down, absolutely rejected, any payment to this firm. Then, for some mysterious reason, in March, 1978, the decision was reversed and the payment was authorized. What I really would like to know, Mr. Chairman, is some details on both of these. Perhaps Mr. McLeish could describe to the Committee what acts of benevolence were performed by these two companies to warrant these payments from the public treasury.

**The Chairman:** Mr. McLeish.

**Mr. McLeish:** I am not able to speak to the McGregor case.

**Mr. Mazankowski:** It does come under your administration of the department, Mr. McLeish.

**Mr. McLeish:** Yes, I realize that, but I had no personal experience with it. I believe . . .

**Mr. Mazankowski:** Why would you not! It comes under Vote 20. Are you not responsible for disbursements under the provisions of the votes . . .

**Mr. McLeish:** The origin of that was at a time when I was in another position. I am sorry, I just never had occasion to check up on this one.

**Mr. Mazankowski:** Who would have been in your position at that particular time?

**Mr. McLeish:** I believe Mr. William Huck was the Administrator at that time.

With respect to the Ste. Marie case, this is the case of a small airport at Lachute, Quebec, which, as a result of the construction and ultimate operation of the airport at Mirabel, had had a number of air-space restrictions placed upon his

[Translation]

dans le budget un décompte de toutes les dépenses, de sorte qu'il faut attendre la publication définitive du rapport des comptes publics pour connaître les détails.

Cela se trouve sous la rubrique Programme de l'administration aérienne et, à titre indicatif, je signale que, selon la définition du secrétaire parlementaire et du président du Conseil du Trésor, un versement à titre gracieux est un don effectué dans l'intérêt du public et dans un secteur d'activités gouvernementales non encore réglementé.

Le rapport des comptes public de 1977-1978 contient deux choses dont je voudrais parler. A la page 33-30, sous la rubrique Programme du transport aérien, figure un versement de \$39,374 effectué à l'ordre de McGregor Travel Company et destiné à couvrir des frais juridiques, des frais de comptabilité et de transcription, ainsi que divers autres coûts liés à une enquête. On se souvient sûrement du versement effectué à l'ordre de McGregor Travel, puisque c'est ce qui a déclenché la création de la Commission Estey chargée d'enquêter sur les activités d'Air Canada.

Il existe un autre versement de \$500,000 à l'ordre de Ste Marie Air Services. Ce qui est intéressant ici, monsieur le président, c'est que jusqu'en novembre 1977, le Conseil du Trésor a refusé de verser quoi que ce soit à cette compagnie. Et puis, pour une raison mystérieuse, il a changé d'avis en mars 1978 et il a autorisé le versement. Monsieur le président, j'aimerais avoir des détails sur ces deux choses. M. McLeish pourrait nous expliquer ce qu'ont fait ces deux sociétés qui justifie ces versements à même le trésor public.

**Le président:** Monsieur McLeish.

**M. McLeish:** Je ne suis pas en mesure de vous parler de l'affaire McGregor.

**M. Mazankowski:** Cela relève de votre Administration, monsieur McLeish.

**M. McLeish:** Oui, je le sais, mais je ne m'en suis pas occupé personnellement. Je crois . . .

**M. Mazankowski:** Pourquoi pas? C'est imputé au crédit 20. N'êtes-vous pas responsable des dépenses engagées dans le cadre de ces postes budgétaires . . .

**M. McLeish:** Cela remonte à une époque où j'occupais d'autres fonctions. Je suis désolé, mais il ne m'a jamais été donné de vérifier cela.

**M. Mazankowski:** Qui occupait votre poste à ce moment-là?

**M. McLeish:** Je crois qu'à ce moment-là, l'Administrateur était M. William Huck.

En ce qui concerne Ste Marie, il s'agit d'un petit aéroport situé à Lachute, au Québec, dont l'espace aérien a été soumis à de nombreuses restrictions par suite de la construction et de l'exploitation de l'aéroport de Mirabel. A l'issue des discus-



*[Texte]*

operation. In the course of the discussions with him about the air-space restrictions, it was ultimately concluded that his airport would be closed. The payment was negotiated as compensation for the closure of the airport.

**Mr. Mazankowski:** Why was the decision made by Treasury Board, in the original instance, to reject the payment of the money, in a pretty firm way, and then all of a sudden in March, 1978, the decision was reversed? What transpired, during that time, to trigger the change of thought on this matter?

**Mr. McLeish:** To the best of my recollection, it was just a representation of the case with better supporting arguments to disclose the fact that he had had a well-established commercial flying operation with students and private pilots operating from there and that there had, in fact, been a number of severe constraints placed upon his operation. He was able to establish, ultimately, to the satisfaction of the Board that this in fact had had a detrimental effect on his commercial operation. When he indicated that he was prepared to cease the operation, the compensation was worked out with the Board.

**Mr. Mazankowski:** How was the figure of \$500,000 arrived at? What authorization was there? I think in the exchange of correspondence with the member for Central Nova there was some suggestion that it was in lieu of a bill before the House that gave the government the authority to disperse these funds. If that bill was C-4, and I think that is the one he was referring to, or C-40, the amendments to the Aeronautics Act, first of all I doubt very much whether that did provide adequate authority. Secondly, the bill at that time was before Parliament. Thirdly, the bill was never passed. So it seems to me, according to the words of the President of the Treasury Board—and in his letter he says:

• 1000

In the case of the payment of \$500,000 to Ste. Marie Air Services, the fact that there was at the time of consideration a bill before the House that would have entitled certain people affected by a decision to utilize air space above their operations to compensation . . .

That is pretty weak ground on which to dispense \$500,000 of Canadian taxpayers' money.

**Mr. McLeish:** I believe the Treasury Board was satisfied that the amount represented a loss to Ste. Marie of earnings over a 10-year period.

**Mr. Mazankowski:** Was any legal action being contemplated by Ste. Marie Air Services?

**Mr. McLeish:** There was none indicated directly to the Air Administration. We entered into the discussions in a spirit of attempting to resolve them. Originally it was to resolve them from a purely operational point of view, and it ultimately led to the mutual agreement that the constraints were, in fact, impossible to ameliorate. As a consequence, we negotiated the arrangement as you understand it.

*[Traduction]*

sions qui ont eu lieu à propos de ces restrictions, on a conclu que cet aéroport serait fermé. Une indemnisation a donc été négociée.

**M. Mazankowski:** Comment se fait-il qu'à l'origine, le Conseil du Trésor a refusé carrément de verser de l'argent et qu'il a soudain changé d'avis en mars 1978? Que s'est-il passé dans l'intervalle?

**M. McLeish:** Pour autant que je m'en souviennne, on a simplement défendu le cas avec de meilleurs arguments, en faisant notamment valoir que cet aéroport avait des activités commerciales florissantes grâce aux étudiants et aux pilotes qui s'en servaient, mais que ces activités avaient été considérablement limitées, à cause des restrictions. La direction de l'aéroport a finalement réussi à convaincre le Conseil que cela avait eu des répercussions néfastes sur ses activités commerciales. Quand elle a fait savoir qu'elle était prête à cesser toute activité, une indemnisation a été déterminée, en accord avec le Conseil.

**M. Mazankowski:** Comment en est-on arrivé au chiffre de \$500,000? D'où est venue l'autorisation? Dans la correspondance échangée avec le député de Central Nova, on laissait entendre qu'un projet de loi présenté à la Chambre a permis que cet argent soit versé. Si c'est du Bill C-4 qu'il s'agit, et je crois que c'est bien celui auquel on fait allusion, à moins que ce ne soit le Bill C-40 qui a modifié la loi sur l'aéronautique, premièrement, je doute fort qu'on y ait trouvé les pouvoirs nécessaires. Deuxièmement, le bill était à ce moment-là devant le Parlement. Troisièmement, on ne l'a jamais adopté. Il me semble donc, d'après les propos du président du Conseil du Trésor—et, dans sa lettre, il dit ceci:

Dans le cas des \$500,000 versés à Ste Marie Air Services, le fait est que la Chambre étudiait alors un projet de loi qui aurait permis à certains d'obtenir une indemnisation s'ils étaient touchés par une décision concernant l'utilisation de l'espace aérien situé au-dessus de leur exploitation . . .

C'est plutôt mince comme raison pour expliquer une dépense de \$500,000 prélevée sur le trésor public.

**M. McLeish:** Le Conseil du Trésor a été convaincu que ce montant équivalait au manque à gagner que la compagnie Ste Marie Air Services subirait en dix ans.

**M. Mazankowski:** La compagnie Ste Marie Air Services a-t-elle envisagé d'intenter un procès?

**M. McLeish:** L'Administration n'en a pas eu connaissance. Nous avons entamé les négociations dans l'espoir de trouver une solution. A l'origine, il s'agissait de trouver un compromis touchant uniquement l'exploitation, mais d'un commun accord, on s'est entendu sur le fait qu'il était impossible de modifier les restrictions. On a donc négocié l'accord que vous savez.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** What kinds of air services was this firm providing?

**Mr. McLeish:** There was a flying school. There was also the normal leasing of aircraft to sport and private pilots.

**Mr. Mazankowski:** Where was it located in relationship to the Mirabel Airport?

**Mr. McLeish:** It was located at Lachute. The actual distance from the circuit—I would have to ask Mr. Lamont if he can recall it, because I cannot.

Would you like to move up, Mr. Lamont?

**The Chairman:** Mr. Lamont is Director of Aeronautical Licensing and Inspection. Mr. Lamont.

**Mr. D. Lamont (Director, Aeronautical Licensing and Inspection, Canadian Air Transportation Administration):** Ste. Marie Air Services were located—I am not exactly sure of the distance—within the manoeuvring areas of Mirabel, where it was felt, in the interests of safety, some restrictions had to be placed in the control zone around Mirabel. Those restrictions . . .

**Mr. Mazankowski:** What distance does that control zone cover?

**Mr. Lamont:** At Mirabel, I think it is 10 miles, or very close to it. And aircraft traversing that area, of course, are restricted at Mirabel—VFR. So those restrictions that are in place, in effect, virtually put Ste. Marie Air Services out of business.

**Mr. Mazankowski:** Is he out of business today?

**Mr. Lamont:** As far as I know he is.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** I wonder, just in conclusion, if I might ask Mr. McLeish to table any relevant documentation, exchanges of correspondence, relevant to this transaction? I think it is very important.

**The Chairman:** Is that agreed?

**Mr. McLeish:** Yes, I am prepared to do that, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McLeish.

Monsieur Lapointe.

**M. Lapointe:** Merci, monsieur le président.

Monsieur McLeish, je sais que vous êtes un des principaux témoins à la Commission Sinclair-Chouinard sur le bilinguisme dans les communications aériennes, dans l'espace aérien du Québec. Peut-être n'êtes-vous en mesure de répondre à mes questions, mais vous allez probablement me le dire, est-ce que vous êtes capable à l'heure actuelle de faire une évaluation des travaux de la Commission, non pas en ce qui concerne les résultats, mais en ce qui concerne un échéancier possible? Savez-vous quand la commission terminera ses audiences publiques?

• 1005

Savez-vous également à quel moment les parlementaires peuvent espérer avoir un rapport de cette Commission?

[Translation]

**M. Mazankowski:** Quel type de services aériens cette compagnie assurait-elle?

**M. McLeish:** Elle avait un aéro-club; elle louait également des avions à des pilotes privés.

**M. Mazankowski:** Où était-elle située par rapport à l'aéroport de Mirabel?

**M. McLeish:** Elle se trouvait à Lachute. Je ne me souviens pas de la distance exacte; pour cela, il faudrait que je fasse appel à M. Lamont, qui s'en souvient peut-être.

Voulez-vous vous approcher, monsieur Lamont?

**Le président:** M. Lamont est directeur de l'Inspection et des licences aéronautiques. Monsieur Lamont.

**M. D. Lamont (directeur, Inspection et licences aéronautiques, Administration canadienne des transports aériens):** Je ne sais pas exactement à quelle distance de Mirabel se trouvait la compagnie Ste Marie Air Services, mais elle était dans son rayon de manœuvre et, pour des raisons de sécurité, on a jugé qu'il fallait imposer des restrictions dans la zone située autour de Mirabel. Ces restrictions . . .

**M. Mazankowski:** Quel est le rayon de cette zone?

**M. Lamont:** A Mirabel, je crois qu'il est de 10 milles, ou du moins c'est très proche. Bien sûr, les avions traversant cette zone sont assujettis à une réglementation. En fait, ces restrictions obligeaient pratiquement la compagnie Ste Marie Air Services à cesser ses activités.

**M. Mazankowski:** N'a-t-elle plus d'activités aujourd'hui?

**M. Lamont:** Non, pour autant que nous sachions.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Pour terminer, M. McLeish pourrait-il déposer toute documentation et toute correspondance se rattachant à cette transaction? Je crois que c'est très important.

**Le président:** Êtes-vous d'accord?

**M. McLeish:** Oui, je suis prêt à le faire, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur McLeish.

Mr. Lapointe.

**Mr. Lapointe:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. McLeish, I know that you are one of the main witnesses at the Sinclair-Chouinard Commission on Bilingualism in Air Communications within the Quebec air space. You might not be able to answer my questions, but at the present time could you make an evaluation of the work done by the Commission, not in terms of its results but in terms of a possible time frame? Do you know when the Commission will be through with its public hearings?

Do you know also when members of Parliament might expect to see the report of this Commission?



*[Texte]*

**Mr. McLeish:** Mr. Chairman, as has been indicated by Mr. Lapointe, I have been appearing for the last seven weeks before the commission of inquiry into bilingual air-ground communications. It is anticipated that the commission public inquiries will terminate the last day of March. The terms of reference for the commission indicate that it is to have its report prepared 90 days from the receipt of the report of the bilingual simulation team. Now the commission received the report on January 15, so that would mean that the commission would have to have its report prepared by April 15, but I personally believe that that will not be possible and I believe that the commissioners are considering a request for an extension to that period because the length of the duration of the hearings has been longer than was anticipated by everyone.

**M. Lapointe:** Monsieur le président, je remercie M. McLeish de ses renseignements. J'aimerais revenir à la question globale de Mirabel et des actions qui peuvent être entreprises en vue de favoriser l'exploitation ou l'utilisation maximale de cet aéroport. Nous entendons dire très souvent, de la part des membres de l'opposition, que nous devrions «mettre aux boules à mites» cet aéroport, ils se scandalisent d'un déficit qu'ils estiment à 50 millions de dollars alors qu'ils oublient toujours de tenir compte des montants d'investissements premiers que nous avons dû faire pour construire cet aéroport. On a mis sur pied, je crois, dans la région aérienne du Québec, un groupe qui s'appelle Action Mirabel; j'aimerais savoir de la part de M. McLeish quelles sont les initiatives prises jusqu'à maintenant par Action Mirabel? Est-ce qu'on a, par exemple, fait du marketing auprès des compagnies aériennes européennes ou autres pour essayer de vendre l'utilisation de Mirabel? On sait qu'Air France, KLM, British Airways ou la plupart des grandes compagnies européennes, à l'heure actuelle, font leurs arrêts techniques à J. F. Kennedy Airport à New York, ou encore à Chicago; est-ce qu'on a essayé de convaincre ces compagnies qu'il pouvait être avantageux d'utiliser Mirabel comme arrêt technique pour les vols vers Los Angeles, Mexico ou San Francisco? Est-ce qu'on a déterminé si c'était avantageux ou pas comparativement à l'utilisation de JFK par exemple? Est-ce qu'on a cherché à savoir si les frais d'atterrissage additionnés aux taxes par passager, au coût de l'essence, aux retards que peuvent connaître ces avions à New York ou ailleurs favorisaient davantage une compagnie aérienne, tel que KLM, si elles venaient à Mirabel? Si tel est le cas, est-ce qu'on a commencé une campagne de publicité ou une campagne de marketing auprès des compagnies aériennes pour les inciter à faire leurs arrêts à Mirabel plutôt qu'à JFK?

**Mr. McLeish:** Mr. Chairman, the question of marketing Mirabel was looked at very seriously by the Air Administration some two years ago. The concept of Action Mirabel was adopted and it involves the integration of the combined efforts of the City of Montreal, the Chamber of Commerce, the Quebec government, the hotels of Montreal—all those interested in the commercial development of the Montreal area. The concept was that by bringing together the principals of these various commercial interests, we could, in fact, launch a major and successful marketing program for Mirabel. I am pleased to say that the activity has been pursued enthusiastically by every one of the commercial interests that we

*[Traduction]*

**M. McLeish:** Monsieur le président, comme l'a indiqué M. Lapointe, je comparais depuis sept semaines devant la commission d'enquête sur les communications bilingues air-sol. On prévoit que les enquêtes publiques de la commission se termineront le dernier jour de mars. Le mandat de la commission stipule que son rapport doit être prêt dans les 90 jours qui suivent le dépôt du rapport de l'équipe de simulation bilingue. La commission a reçu ce rapport le 15 janvier, et elle devrait donc déposer son rapport le 15 avril, mais personnellement, je sais que cela ne sera pas possible, et que les commissaires songent à demander un prolongement de cette période, car les audiences publiques ont duré plus longtemps qu'on ne l'avait prévu.

**Mr. Lapointe:** Mr. Chairman, I want to thank Mr. McLeish for his information. I would like now to come back to the whole question of Mirabel and measures which have been undertaken in order to foster full utilization of that airport. We often hear members of the Opposition say that the airport should be mothballed, and they are scandalized by a deficit which they estimate to be \$50 million, while forgetting to take into account the monies invested in order to build the airport. I believe a group called Action Mirabel was established in the airport region of Quebec; could Mr. McLeish tell us what initiative Action Mirabel has taken up to now? For instance, has there been any marketing done with the European airlines or others in order to try to sell the use of Mirabel? We know that, at the moment, Air France, KLM, British Airways and most of the other large European airlines make their technical stops at J. F. Kennedy Airport, in New York, or else, in Chicago; have we tried to convince these companies that it might be more advantageous to use Mirabel as their technical stop, on flights to Los Angeles, Mexico City or San Francisco? Has it been determined if it would be more advantageous to use J.F.K. or not? Have any efforts been made to find out if, taking into account the landing fees, plus the passenger taxes and the cost of fuels added to the frequent delays that often occur in New York or elsewhere, an airline such as KLM might find it more advantageous to come to Mirabel? If such is the case, has there been any publicity campaign or marketing campaign with these airlines in order to encourage them to stop in Mirabel rather than J.F.K.?

**M. McLeish:** Monsieur le président, l'Administration des transports aériens a étudié en détail toute la question de la commercialisation de Mirabel, il y a deux ans. C'est à ce moment que l'on a adopté le concept d'Action Mirabel, groupe qui concerte les efforts de la ville de Montréal, de la Chambre de commerce, du gouvernement du Québec et des hôtels de Montréal—they s'intéressent tous au développement commercial de la région montréalaise. Nous avons cru qu'en rassemblant les principaux intérêts commerciaux pour vendre l'idée Mirabel, nous pourrions avoir un certain succès. Je suis heureux de dire que chacun des organismes auxquels nous avons fait appel nous a accordé sa collaboration enthousiaste, et nous avons

## [Text]

approached, and there are a number of activities that are under way designed, in fact, to publicize the fact that Mirabel is open 24 hours a day, there are no noise restrictions, there is now a hotel which can accommodate conventions, and I note the numbers are beginning to grow of various clubs and organizations throughout North America that are interested in making use of that facility.

• 1010

There are studies taking place in respect of the peripheral lands, as to the best type of use from a commercial point of view but, yet, compatible with the airport operation. These range all the way from the possibility of having a holding area for cattle that are being shipped to other parts of the world to the promotion of types of industry that, in fact, could locate there and make use of all the environs, all the skills that are available, et cetera, plus the vicinity of the airport as a major development for the region as well as for Mirabel.

Most recently Mayor Drapeau of Montreal has enthusiastically approached our regional administrator of the Quebec region and the director of the Action Mirabel project, and there is every indication that he is now going to be supporting Mirabel as enthusiastically as he has supported other major successful projects in the Montreal region. So I, personally, feel very comfortable about the future prospects of Mirabel.

There are certain difficulties that prevent us from making the type of progress we would like to make, and one of them deals with the road access to Mirabel. This is still being resolved between governments and as soon as that one can be overcome, then there is no limit to the potential of Mirabel in respect of the entire eastern seaboard of North America because what you have to remember is that Mirabel is the closest airport to much of the northern United States' industrial activity. For instance, for the Winter Olympics next year, the closest airport to Lake Placid is Mirabel, and the plans have all been completed for a number of foreign passengers to come in through Mirabel as the gateway, as opposed to U.S. airports, and so on.

**M. Lapointe:** Je crois avoir vu à un moment ou l'autre dans un des journaux montréalais une autre opération de publicité à l'endroit de Mirabel et de Montréal qui s'appelait, je pense, «Bonjour Montréal» ou *Stop Montreal* où on proposait aux voyageurs, en collaboration avec les hôtels de Montréal et les autorités de la ville, justement, la possibilité de faire un arrêt de trois jours à prix réduit dans les hôtels de Montréal. Est-ce que cette opération-là est en cours à l'heure actuelle ou est-ce que c'est encore en phase de développement?

**Mr. McLeish:** It is my understanding that is very close to being adopted for operation. I believe it is similar to what has been done at other international airports, such as at Schiphol at Amsterdam. It is a similar type of operation. I recall that I did not answer your question with regard to the technical stops . . .

**Mr. Lapointe:** I was going to come back.

## [Translation]

maintenant mis en branle une série d'activités destinées à faire comprendre que Mirabel est ouvert 24 heures sur 24, qu'il n'y a pas de restriction concernant le bruit, qu'il y a maintenant un hôtel qui peut accueillir les congrès, et je note, en passant, qu'il y a de plus en plus de clubs et d'organismes, partout en Amérique du Nord, qui s'intéressent à ces installations.

On fait une étude de rentabilité sur les terrains périphériques, de façon à s'en servir le mieux sans que les activités de l'aéroport ne viennent en conflit avec leur usage final. Il est question, entre autres, d'un parc pour les bestiaux en transit vers les différentes parties du monde, sans parler des différentes activités industrielles que le site pourrait intégrer et qui pourraient tirer partie de la main-d'œuvre spécialisée des environs, et ainsi de suite, sans oublier la proximité de l'aéroport: tout cela serait un atout économique important pour la région, ainsi que pour Mirabel.

Tout dernièrement, le maire Drapeau de Montréal a fait connaître son enthousiasme à notre administrateur de la région de Québec, ainsi qu'au directeur du projet Action Mirabel, et tout nous permet de croire qu'il appuiera désormais Mirabel avec autant d'enthousiasme qu'il a appuyé tous ces autres grands projets de Montréal qui ont été couronnés de succès. Personnellement, je suis très optimiste face à l'avenir de Mirabel.

Il y a certaines difficultés qui nous empêchent de réaliser tous nos projets, et je pense plus précisément au réseau routier qui donnerait accès à Mirabel. Les gouvernements discutent encore de cette question et dès que ce problème sera résolu, le potentiel de Mirabel sera alors illimité par rapport à toute la côte est de l'Amérique du Nord, car l'on ne doit pas oublier que Mirabel est l'aéroport le plus près du cœur industriel de la partie nord des États-Unis. Par exemple, l'aéroport le plus près du lac Placid, où se tiendront les Jeux olympiques d'hiver, l'an prochain, est celui de Mirabel, et tout est prévu pour qu'un bon nombre de passagers qui arrivent de l'étranger transitent par Mirabel au lieu de passer par les aéroports américains, et ainsi de suite.

**Mr. Lapointe:** It seems to me that at one point or another in one of the Montreal newspapers I saw something about another marketing operation for Mirabel and Montreal, *Bonjour Montréal* or *Stop Montreal* where, in co-operation with Montreal hotels and the authorities of that city, it was possible for the passengers to make a three-day stop-over at lower prices in Montreal hotels. Is that operation going on presently or is it still on the drawing-board?

**M. McLeish:** Je crois que le principe en sera adopté incessamment. Cela ressemble beaucoup à ce qui s'est déjà fait à d'autres aéroports internationaux, comme à celui de Schiphol, à Amsterdam. C'est de ce genre de chose dont il s'agit. Je me souviens de ne pas encore avoir répondu à votre question concernant les arrêts techniques . . .

**M. Lapointe:** J'y revenais justement.



[Texte]

**Mr. McLeish:** ... and I apologize. Yes, we have had negotiations with carriers inviting them to use Mirabel for technical stops. We of course, run the risk that we might be enticing some of them away from Gander where we have extensive technical stop operations at this time. But as a result of the U.S. Fuel shortage right now, we have a very large number of requests for carriers to come in because they believe they can upload their fuel, and, of course, we are in touch with other departments and agencies of government to make sure that this is done without detriment to our own supplies.

• 1015

**Mr. Lapointe:** As a matter of cost, can we make a financial demonstration that it would be less costly or at least the same cost to make a technical stop at Mirabel instead of JFK?

**Mr. McLeish:** Well, as a matter of fact, we have done work on that for other reasons and have brought it along.

The total airport charges in Canadian dollars for JFK, for a 747 being operated at a 60 per cent load factor—that is 231 passengers—on the ground for two hours, uplifting 22,000 imperial gallons of fuel, and they have checked the data, we find that at New York JFK, as of April, 1978, the cost for such an aircraft would be \$4,510.62; at Paris, Charles de Gaulle, for the same airplane be \$4,099.56. So, Mirabel is approximately \$500 cheaper than Charles de Gaulle and JFK. London, Heathrow, is midway: it is \$4,346.54 for a similar operation.

So Mirabel does have more attractive charges than these other airports.

**Le président:** Merci, monsieur Lapointe. Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Thank you, Mr. Chairman.

I suggest to the Parliamentary Secretary that if he can get TSO's away from Gander over Don Jamieson's body and into Mirabel, that will be a feat.

**Mr. Lapointe:** I am speaking only of JFK.

**Mr. Forrestall:** That would be a feat.

What are TSO's at Halifax? It does not even interest you, does it? You do not have the figures.

Seriously, coming to not only Halifax but the indication midsummer last year, by the department, of studies that demonstrated that money could be saved without expense to safety by curtailing certain operations in the towers of, I think, five of our principal airports in Canada, and the subsequent decision by government to delay that decision until, as I understand, at least sometime in March, I wonder, Mr. Chairman, if the Administrator could give us some indication of the

[Traduction]

**M. McLeish:** ... et vous m'en voyez confus. Oui, il y a eu des négociations à ce propos avec les grands transporteurs aériens et nous les avons invités à se servir de rabel pour leurs arrêts techniques. Évidemment, il y a toujours le risque que certains d'entre eux se détournent de Gander, où nous avons des installations importantes pour ces arrêts techniques, pour se tourner vers Mirabel. Cependant, en raison des pénuries de carburant aux États-Unis, à l'heure actuelle, un grand nombre de transporteurs nous demandent de se servir de nos installations pour compléter leur réserve de carburant, et nous consultons évidemment les autres ministères et organismes du gouvernement pour nous assurer que cela peut se faire sans mettre en péril nos propres approvisionnements.

**M. Lapointe:** Question des frais, pouvons-nous prouver, chiffres en main, qu'il n'en coûte pas plus cher ou qu'il en coûte moins cher de faire ces arrêts techniques à Mirabel, par opposition à l'aéroport John F. Kennedy?

**M. McLeish:** Nous avons justement fait ce genre d'étude pour d'autres raisons et, comme par hasard, nous l'avons ici avec nous.

Donc, en dollars canadiens, à l'aéroport JFK, pour un 747 chargé à 60 p. 100 de sa capacité,—c'est-à-dire 231 passagers,—qui reste à terre deux heures pour se ravitailler de 22,000 gallons impériaux de carburant, et ces chiffres ont été vérifiés, nous trouvons qu'à l'aéroport JFK de New York, au mois d'avril 1978, les frais étaient de \$4,510.62; à Paris, aéroport Charles-de-Gaulle, le même avion, \$4,533.50; à Mirabel, \$4,099.56. Il en coûte donc environ \$500 de moins à Mirabel qu'à Charles-de-Gaulle ou à JFK. L'aéroport de Heathrow, à Londres, se trouve à peu près à mi-chemin: il en coûterait \$4,346.54 à cet appareil.

Il en coûte donc moins cher à Mirabel qu'à ces aéroports.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lapointe. Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Merci, monsieur le président.

Je veux tout simplement dire au secrétaire parlementaire que s'il réussit à faire effectuer des arrêts techniques à Mirabel plutôt qu'à Gander, au corps défendant de Don Jamieson, ce sera tout un exploit.

**M. Lapointe:** Non, il ne s'agit que de l'aéroport John F. Kennedy.

**M. Forrestall:** Cela aussi, ce serait un exploit.

Et pourquoi pas prévoir ces arrêts techniques à Halifax? Cela ne vous intéresse même pas, n'est-ce pas? vous n'avez pas les chiffres à ce sujet.

Abordons plus sérieusement la question non seulement d'Halifax, mais aussi d'autres aéroports; l'an dernier, au milieu de l'été, votre ministère a fait connaître les résultats de certaines études qui prouvaient que l'on pourrait épargner de l'argent, sans mettre en danger la sécurité, en diminuant la charge de travail dans les tours de contrôle de cinq de nos principaux aéroports au Canada, me semble-t-il; le gouvernement a décidé d'attendre le mois de mars avant de faire connaître sa décision;

*[Text]*

government's present plans with respect to tower services and whether or not we can move now from an indefinite suspension of that directive to a permanent laying to rest of any such suggestions?

**Mr. McLeish:** Well, Mr. Chairman, that particular project was commenced about three years ago, to study the extent to which services during the quiet hours could be reduced, and this was part of an over-all cost reduction program within the area of administration.

It was determined, after appropriate study, that the numbers of operations of aircraft during the quiet hours at several airports in the country were so low that they did not warrant the use of air traffic services during those hours. And when I say "so low", I am talking about numbers of the order of three to six movements over a period of seven hours between midnight and 7.00 a.m. These data are hard figures which are available and which could be provided to you, Mr. Forrestall, specifically for Halifax as well as for the others.

• 1020

The idea was that at those airports where there was also an Aeradio operation, any operations which were conducted—and assuming the numbers were as low as indicated in our study—would be satisfactorily served by the use of Aeradio air advisory services. It was also our intention that if any specific operation were indicated to us by operators as warranting, for a night or a week or whatever the period was, restoring the air traffic services, we were prepared to do so. But over-all, we stood to save a few million dollars across the country, and we in fact started implementing the program in late 1977 and continued on a progressive basis in 1978.

I guess if we could be criticized on the program, it would be that we did not do a very good job of getting together with the communities served by these airports to be sure they understood what was going on. Ultimately there was, as you know, considerable criticism of the fact—and much of the information that was used and appeared in the media was really not correct. Ultimately we decided that we would suspend indefinitely the last few which had not been implemented. And that is where we are right now.

**Mr. Forrestall:** I gather then there is no intention to bring an end to that indefiniteness and say you simply will not close them. I ask this question because it was my understanding at the time, and continues to be, that the surveys you undertook, now some three or four years ago, prior to making a decision on this event, preceded an upgrading by Air Canada of their night freight flights and the introduction of systems such as nighthawk flights—those matters. My assumption on the basis of that understanding, of course, is that the information may now be outdated. I might just ask whether it is a current review which is very simple to do—whether you maintain a current look at it, and whether or not on the basis of that you

*[Translation]*

je me demande donc, monsieur le président, si l'administrateur pourrait nous donner une idée des plans actuels du gouvernement concernant ces services, et nous dire aussi si ce plan en suspens depuis un certain temps déjà ne sera pas tout simplement rejeté définitivement.

**M. McLeish:** Monsieur le président, il y a trois ans, nous avons mis sur pied un programme global de réduction des frais dans le domaine de l'administration et nous avons voulu, entre autres choses, savoir jusqu'à quel point on pourrait diminuer les services pendant les temps morts.

Après étude de la situation, on s'est aperçu que le nombre d'aéronefs se servant des installations de certains aéroports au pays était si peu important qu'il était inutile de prévoir des services de contrôle aérien pendant cette période de la journée. Quand je dis «si peu important», il s'agit de trois à six mouvements d'aéronefs pendant une période de sept heures, c'est-à-dire entre minuit et 7 heures du matin. Monsieur Forrestall, des données confirmées sont disponibles, spécifiquement pour Halifax, aussi bien que pour d'autres aéroports, et nous pourrions vous les faire parvenir.

On a pensé qu'aux aéroports où il existait aussi une installation Aeradio,—et où le trafic était aussi lent que l'avait indiqué notre étude,—toutes les opérations qui y avaient lieu pourraient aussi bien être desservies par les services consultatifs de Aeradio. Là où toute opération particulière nous était signalée comme exigeant un service plus poussé pour une nuit, une semaine, ou quelque période que ce soit, nous avions aussi l'intention de rétablir les services de circulation aérienne, et nous sommes toujours prêts à le faire. En général, toutefois, nous prévoyons économiser quelques millions de dollars par tout le pays, et nous avons commencé à appliquer ce programme à la fin de 1977, pour continuer progressivement en 1978.

Si on doit nous critiquer au sujet de ce programme, ce devrait être parce que nous n'avons pas fait d'effort particulier pour consulter les collectivités desservies par ces aéroports, afin de nous assurer qu'elles avaient bien compris de quoi il s'agissait. En fin de compte, comme vous le savez, on a beaucoup critiqué le fait... quoique beaucoup des renseignements utilisés et qui ont paru dans les journaux n'étaient pas exacts. Enfin, nous avons décidé de suspendre indéfiniment la fermeture des quelques aéroports où le programme n'avait pas été appliqué. Et c'est là où nous en sommes en ce moment.

**M. Forrestall:** Dois-je donc conclure que vous n'avez pas l'intention de mettre fin à ce délai indéfini, et que vous n'éliminerez pas les services de circulation aérienne dans ces aéroports? Je pose la question, car il m'a semblé à ce moment-là, et c'est toujours le cas, que les sondages que vous aviez faits, il y a maintenant trois ou quatre ans, avant de prendre une décision au sujet de ce programme, avaient précédé une amélioration, par Air Canada, de son service nocturne de cargaison, et l'introduction de ses vols de nuit. Compte tenu de cela, je suppose qu'aujourd'hui, ces données ne sont plus à jour. Je me demande s'il s'agit d'une revue courante qu'il est facile de faire, si vous faites une étude



[Texte]

judgment about curtailment or cutback of tower services might be unjustified and unwarranted.

**Mr. McLeish:** Well, the most recent data used were 1978 data. There has not been any appreciable change due to the nighthawk activities or even to the air-courier activities. The savings are still there to be made. I can honestly say that other priorities have taken over at this time, and when there is an opportunity to dialogue thoroughly with the municipalities and the users, and once we are satisfied they understand, we are prepared to move ahead again. But at the moment that action has been suspended.

**Mr. Forrestall:** So in fact we do have a sledge-hammer poised above our heads. I gather from what you are saying that if you get 10 minutes and take a look at it, you are just liable or likely to go ahead with it again.

**Mr. McLeish:** No, what I am saying is you and the municipalities have the assurance of the Air Administrator that we will not move ahead until we have had an opportunity to have a thorough dialogue with everyone concerned.

**Mr. Forrestall:** Mayor Morris, I am sure—Mayor Brownlow in Halifax, at least, will thoroughly appreciate it, as I am sure other municipal leaders will, if the airports . . .

**Mr. McLeish:** Until we have been able to give those concerned the assurance that we are not downgrading the service or the safety—when we are satisfied they understand that—then I think we will obtain their agreement. And that is what I am really saying.

**Mr. Forrestall:** May I, on behalf of my dear friend from Charlottetown, Mr. Macquarrie, ask you a very brief question about the status of plans for the Charlottetown airport—just a general review.

• 1025

**Mr. McLeish:** I will have to ask Mr. Johnson.

**The Chairman:** Mr. Johnson will respond. He is the Director, Airport Planning.

**Mr. Forrestall:** Perhaps to save time you might tell us about airports generally in the Atlantic region; plans for upgrading. I do not want a lengthy plan. Particularly the member for Hillsborough, who regrets not being here this morning, would appreciate an indication about that one.

**Mr. K. A. Johnson (Director, Airport Planning, Department of Transport):** At Charlottetown there was a fairly major proposal put forward involving a number of items, and that is generally proceeding in the fashion originally proposed. The one exception to that is that on the air terminal building portion, the proposal put forward by Transport was turned back by Treasury Board and we were asked to look at a more modest sort of proposal. That is being undertaken right now.

One additional piece of information is that the control tower and air operations building that were to be part of the air terminal building are being separated and will be built as a

[Traduction]

continue du service, et si, oui ou non, selon ces études, votre jugement concernant l'annulation, ou la diminution des services de circulation aérienne, n'est pas injustifié.

**M. McLeish:** Les données les plus récentes qu'on ait utilisées sont les données de 1978. Il n'y a pas eu de changement appréciable dans les vols de nuit, ou dans les services du courrier aérien. Les économies sont toujours possibles. Je dois dire franchement qu'il y a d'autres priorités en ce moment, et que lorsque nous aurons l'occasion de dialoguer sérieusement avec les municipalités et les usagers, et que nous serons convaincus qu'il sont bien compris, nous serons prêts à remettre le programme en vigueur. Mais pour le moment, ce programme est suspendu.

**M. Forrestall:** Donc, cette épée de Damoclès nous menace toujours. Dois-je conclure que si vous pouviez prendre dix minutes pour y penser, vous pourriez très bien remettre ce programme en vigueur?

**M. McLeish:** Non, je peux vous garantir, à vous et aux municipalités, à titre d'administrateur du transport aérien, que le programme ne sera pas appliqué avant qu'on ait eu l'occasion d'en discuter en détail avec tous les intéressés.

**M. Forrestall:** Le maire Morris, j'en suis sûr, le maire Brownlow, de Halifax, sûrement, l'apprécieront beaucoup, comme tous les autres édiles municipaux, si les aéroports . . .

**M. McLeish:** Jusqu'à ce que nous ayons pu assurer les intéressés que nous ne diminuerons pas le service ou la sécurité—lorsque nous serons convaincus qu'ils ont compris—je crois que nous pourrions alors obtenir leur accord. C'est cela que je dis.

**M. Forrestall:** Pourrais-je, au nom de mon cher ami de Charlottetown, M. Macquarrie, vous demander de nous expliquer brièvement où en sont les plans pour l'aéroport de Charlottetown—un aperçu général.

**M. McLeish:** Il faut que je demande à M. Johnson.

**Le président:** M. Johnson va répondre; il est le directeur de la planification des aéroports.

**M. Forrestall:** Pour gagner du temps, vous pourriez peut-être nous parler des aéroports en général pour la région de l'Atlantique, notamment des projets d'amélioration. Ce n'est pas nécessaire que ce soit très long; le député de Hillsborough est absent ce matin, mais il aimerait bien avoir des renseignements à ce sujet.

**M. K. A. Johnson (directeur, Planification des aéroports, ministère des Transports):** On a pour Charlottetown un projet assez important comportant divers travaux, qui avancent généralement de la façon prévue. La seule exception, c'est que, pour la partie concernant l'aérogare, la proposition du ministère des Transports a été rejetée par le Conseil du Trésor, qui a demandé l'étude d'une proposition plus modeste. On est en train de la faire.

De plus, la tour de contrôle et le centre des activités aéroportuaires, qui devaient faire partie de l'aérogare, sont placés dans des bâtiments indépendants et leur construction précédera celle de l'aérogare des voyageurs.

[Text]

separate structure, and will precede the construction of the air passenger terminal building.

**Mr. Forrestall:** Will the control tower and the air operations centre proceed shortly?

**Mr. Johnson:** That is the intention.

**Mr. Forrestall:** And then at a later stage the main terminal?

**Mr. Johnson:** That is correct.

**Mr. Forrestall:** What about just briefly about some of the other airports? Do you have any dates attached to that?

**Mr. Johnson:** The maintenance garage, firehall, that sort of thing, is almost finished. Sewers and those sorts of things are being undertaken. Those are quite expensive but do not really show that much on the surface. The initial work on the control tower operations building I believe will start in 1979-80, but the major work on the air terminal building will probably be delayed, we expect, by about one year. Part of the reason we cannot be particularly clear on exactly the nature or length of the delay is that there would have to be agreement with the Province of Prince Edward Island and with the carriers that would be required to pay for space in the building.

**Mr. Forrestall:** As Mr. Macquarrie would say, Make progress, please; slowly, but certainly and surely.

**The Chairman:** Is that it, Mr. Forrestall?

**Mr. Forrestall:** Unless he could add something about Halifax or Moncton or Fredericton. Anything in planning that is of any significant interest to those communities?

**Mr. Johnson:** I am not particularly aware of any major new projects in those Maritime areas.

**Mr. Forrestall:** I see once again in the game plan of the government of the present day the Maritimes are being ignored, Mr. Chairman. I appreciate the opportunity to direct a question or two towards the witnesses.

**The Chairman:** Mr. McLeish.

**Mr. McLeish:** I would like to speak to that, Mr. Chairman. If these projects are all within the regional authority and are being well looked after . . .

**Mr. Forrestall:** You are just not doing anything.

**Mr. McLeish:** You will have to forgive me because I have spent the last several weeks, as I have spent the last several weeks, as I have indicated, doing other things, and I was not able to bone up on a number of these details.

**Mr. Forrestall:** I am aware of your very important preoccupation in recent weeks.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Murta.

**Mr. Murta:** Mr. Chairman, I have just a few questions I would like to direct to Mr. McLeish. I guess it stems from the replies he gave to Mr. McRae yesterday. It is a bit concerning. In fact, I am quite concerned over the lack of willingness that seems to be displayed on the part of Mr. McLeish and his staff to look publicly, at least in any kind of meaningful way, into the whole question of deregulation of air fares. I think you indicated to Mr. McRae yesterday all the problems you could

[Translation]

**M. Forrestall:** Est-ce que la tour de contrôle et le centre des activités aéroportuaires seront construits bientôt?

**M. Johnson:** C'est ce qui est prévu.

**M. Forrestall:** On construira un peu plus tard l'aérogare principale?

**M. Johnson:** C'est exact.

**M. Forrestall:** Pourriez-vous nous parler brièvement des autres aéroports? Avez-vous prévu des dates à cet effet?

**M. Johnson:** Le hangard d'entretien, et le poste d'incendie par exemple, sont presque terminés. On s'occupe actuellement, entre autres, de l'installation des égouts. Ce sont des travaux très coûteux qui ne paraissent pas beaucoup en surface. Le travail initial concernant la tour de contrôle commencera, je crois, en 1979-1980, mais les principaux travaux pour l'aérogare seront probablement retardés d'un an. Une des raisons pour lesquelles nous ne pouvons pas vraiment expliquer la nature de ce retard, c'est qu'il doit y avoir accord entre la province de l'Île-du-Prince-Édouard et les transporteurs qui doivent payer pour la surface occupée dans l'édifice.

**M. Forrestall:** Comme dirait M. Macquarrie: progresser, s'il vous plaît, lentement, mais sûrement.

**Le président:** Avez-vous terminé, monsieur Forrestall?

**M. Forrestall:** A moins que le témoin ne puisse ajouter quelque chose concernant Halifax, Moncton ou Fredericton. Avez-vous prévu quelque chose d'intéressant pour ces villes?

**M. Johnson:** Je ne connais pas vraiment de nouveaux projets importants pour ces endroits dans les Maritimes.

**M. Forrestall:** Je vois. De nouveau, le gouvernement actuel se prête au même petit jeu: on ignore les Maritimes, monsieur le président. Je vous remercie de m'avoir permis de poser directement aux témoins une ou deux questions.

**Le président:** Monsieur McLeish.

**M. McLeish:** Je voudrais répondre à cette remarque, monsieur le président. Tous ces projets relèvent de la compétence des autorités régionales, qui s'en occupent bien . . .

**M. Forrestall:** Vous ne faites rien du tout.

**M. McLeish:** Excusez-moi, mais je me suis occupé d'autre chose pendant les quelques dernières semaines; je n'ai donc pas pu me mettre à jour sur certaines questions.

**M. Forrestall:** Je sais très bien quelle était votre préoccupation au cours des dernières semaines.

**Le président:** Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Murta.

**M. Murta:** Monsieur le président, j'ai quelques questions à poser à M. McLeish, qui font suite en quelque sorte aux réponses qu'il a données à M. McRae hier. La situation est un peu inquiétante. En réalité, je m'en soucie, car M. McLeish et son personnel ne font pas preuve de bonne volonté, ne se montrent pas disposés à examiner publiquement et sérieusement la question de permettre la libre concurrence pour les tarifs aériens. Vous avez exposé à M. McRae, hier, toutes les



**[Texte]**

foresee; because our system is not as strong and as extensive as the American system, the problems you could foresee in it.

My concern stems from the fact that you seem to ignore completely the travelling public. We have seen what can happen with air fares in this country when we do get cheaper air fares; the ones Air Canada are using at the present time and the ones I guess the CTC have just located, which is after the fact. Nevertheless, it creates work for that particular group of people anyway. Because you people ultimately give direction to the minister and he, in turn, gives direction to the government to go ahead with policy decisions, I am concerned that your reluctance to look at the other side of the question of deregulation and to allow Canadians their right to fly in this country as cheaply and as efficiently as possible is going to restrict the whole question of deregulation for some time, especially at a time when we have mounting deficits in tourism, and especially after what we have seen happen with the cheaper air fares that Air Canada has come up with. People in this country are really ready to spend money in this country providing there is a method of doing it that does not cost an arm and a leg, which has been the case until now.

You commented yesterday on what you consider the negative aspects of deregulation. I would like to hear, within the department, within your own thinking, the positive effects, other than the ones I have stated. It has to be a possibility, providing CPAir . . . And we assume they are going to be flying comparative routes with Air Canada. Air Canada made \$40 million profit last year; they are looking at something like \$60 million this year. The arguments you put forward yesterday, while partially true, just will not wash with the Canadian people, I do not think, given the time we are living in right now, especially with the Americans deregulating the way they are. Everything seems to go against the deregulation of any kind within your own department. Can you comment on positive aspects? What do you see happening, for example, in the future in terms of deregulation, providing we can get our two major air carriers flying on a competitive basis across this country?

**Mr. McLeish:** We have done extensive work over the last three years that ultimately led to the paper on the international air charter fares, which the CTC has used as a basis for gradually changing its regulations in respect of them. This dealt with the question of pure charter related to charter-class fares. Incidentally, as to charter-class fares on the North Atlantic, Canada, through Air Canada, was the first carrier, as a matter of fact, to undertake such low cost fares on the North Atlantic, and before there was any indication of deregulation in the United States.

The CTC is also considering the question of the point of origin as to whether or not the passenger can return to Canada on another charter and not have to return on the one that took him to Europe. They are looking at whether or not an inclusive tour can be combined with affinity charters and other types.

**[Traduction]**

difficultés que vous prévoyez, car notre système n'est pas aussi fort ni aussi important que ne l'est le système américain.

Je m'inquiète surtout du fait que vous semblez ignorer tout à fait les voyageurs. Nous avons vu ce qui peut arriver aux tarifs aériens, ici, lorsque nous obtenons des tarifs aériens moins élevés, ceux dont se sert Air Canada actuellement et ceux que la Commission Canadienne des transports vient de retracer, après coup. Néanmoins, on crée ainsi du travail pour un groupe de personnes. En définitive, ce sont vos gens qui renseignent le ministre, qui, à son tour, renseigne le gouvernement et lui permet de prendre les décisions politiques. Je m'inquiète de votre réticence à examiner l'autre côté de la médaille, la concurrence libre pour les tarifs aériens, qui permettrait aux Canadiens de voler au Canada pour un coût beaucoup moindre et de façon aussi efficace. Votre réticence va limiter les discussions concernant la libre concurrence pour les tarifs aériens, à un moment où le tourisme connaît des déficits croissants, et surtout après ce qui s'est produit lorsqu'Air Canada a offert des tarifs aériens moins élevés. Les Canadiens sont prêts à dépenser au Canada, à condition qu'on leur permette de le faire et que ça ne leur coûte pas les yeux de la tête, ce qui a été le cas jusqu'à maintenant.

Vous avez parlé hier des aspects négatifs de cette libre concurrence des tarifs aériens. J'aimerais vous entendre parler, ou quelqu'un de votre ministère, des aspects positifs. Il doit y en avoir, à condition que CP Air . . . Nous supposons que cette compagnie empruntera des routes aériennes qui sont comparables à celles d'Air Canada. Air Canada a fait des profits de 40 millions de dollars, l'an dernier, et prévoit en faire quelque 60 millions cette année. Les arguments que vous avez présentés hier, même s'ils sont vrais en partie, ne seront pas acceptés par les Canadiens, je ne crois pas, à cause des temps que nous vivons et à cause surtout du fait que les Américains ont maintenant cette libre concurrence pour les tarifs aériens. Tout semble aller à l'encontre de la libre concurrence des tarifs aériens à votre ministère. Pouvez-vous nous parler des aspects positifs? Que prévoyez-vous pour cette libre concurrence, à condition que nos deux transporteurs aériens les plus importants soient concurrentiels au pays?

**M. McLeish:** Nous avons fait des études exhaustives au cours des trois dernières années qui nous ont finalement donné ce document concernant les tarifs charter pour vols internationaux dont s'est servie la Commission canadienne des transports pour changer progressivement les règlements concernant ces vols. Il avait trait surtout aux tarifs concernant les vols nolisés et les tarifs charter. A propos, pour ces tarifs charter sur l'Atlantique Nord, le Canada, par l'intermédiaire d'Air Canada, a été le premier à offrir des tarifs aussi bas, avant même qu'il soit question de libre concurrence aux États-Unis.

La Commission canadienne des transports tient compte également du point de départ pour savoir si le voyageur peut ou non revenir au Canada par un autre vol nolisé et ne pas revenir par celui qui l'a amené en Europe. Elle étudie les possibilités de combiner des voyages avec d'autres genres de vols nolisés, par exemple.

[Text]

• 1035

There were a number of steps that were taken as a result of the studies done by the Air Policy Group of the Air Administration, and the advice given to the Minister. Similarly, studies were conducted on domestic airfares and these were all directed at trying to provide the best possible deal for the passenger not in just the lowering of fares, but in getting rid of a number of the fences which appeared to be artificial. These had developed in most countries of the world during the very active period of the sixties and early seventies when jet transportation, in fact, grew at an enormous rates—up to 18 or 19 per cent per year—and were certainly set back considerably in the 1973 energy crisis.

There are still a number of the recommendations that were made by the Air Administration that are still being considered by the CTC, and we are hopeful that in due course the majority of these will be acted upon by the CTC. In the meantime, regarding the domestic fares, you know that CTC held hearings and that a very extensive number of seats in 1978, and this is being increased in 1979, have been designated for charter-class fares throughout Canada. This is being provided as charter-class seats by the two major carriers—CP and Air Canada—and as dedicated charter flights by some of the regional charters.

In our analysis of the comparison of rates in Canada, we find that our rates are in Canadian dollars—when you convert the U.S. fares to Canadian dollars for a given distance—directly comparable to the U.S. rates. We have heard all the publicity about Pan Am's \$99 New York-Los Angeles return fare, however there are so many fences built around that, that unless you meet all the criteria, whatever they are, you really do not have the same opportunity to travel as it appears in most of the publicity that has been given to these. I frankly feel that, from the point of view of discount fares, we are keeping pace with the United States, and this is still being done within the regulatory framework in Canada. Our reluctance, at this time, is to take away this regulatory framework. We feel that we can achieve similar results to the U.S. and still protect the small communities so they do not lose their services, and we both realize that there are many places in Canada that have no other means of transportation other than air transportation. So we really must ensure that we protect the smaller communities.

We also see that we already have the question of the integration of regional carriers taking place. We had the PWA-Transair situation. We have the situation with Nordair and the eastern regionals. So we already have this kind of activity taking place right now within our current framework. And, as I noted yesterday, one of the early aftermaths of the regulation in the States has been the scramble of the smaller carriers to try to survive in the highly competitive environment that exists there.

I am not sure how else to address your question, Mr. Murta. I would like to say that we are not reluctant. We are moving at

[Translation]

Un certain nombre de mesures ont été prises à la suite des études qui ont été faites par le Groupe de la politique aérienne de l'Administration aérienne, afin de conseiller le ministre. D'autres études ont également été faites au sujet des tarifs aériens, au pays, afin d'offrir aux voyageurs de meilleures possibilités, non seulement en réduisant les tarifs, mais en faisant tomber un certain nombre d'obstacles qui semblaient artificiels. Ce sont des mesures qui avaient été adoptées dans la plupart des pays au cours de la période très active des années soixante et au début des années soixante-dix, lorsque le transport par avions à réaction avait beaucoup augmenté, de 18 ou 19 p. 100 par année, pour connaître ensuite une diminution importante, suite à la crise de l'énergie de 1973.

La Commission canadienne des transports étudie toujours un certain nombre de recommandations présentées par l'Administration aérienne et nous espérons, qu'en temps et lieu, la Commission donnera suite à la plupart de ces recommandations. Dans l'intervalle, pour ce qui est des tarifs aériens au pays, vous savez que la Commission canadienne des transports a tenu des audiences et qu'un très grand nombre de sièges avaient été désignés en 1978,—il y en aura davantage en 1979,—pour les tarifs charter, partout au Canada. Il y a donc chez les deux transporteurs principaux, CP et Air Canada, des sièges réservés pour les tarifs charter, et c'est le cas également pour certains vols régionaux qui sont considérés comme étant des vols nolisés.

Dans notre analyse visant à comparer les tarifs au Canada, nous nous sommes rendu compte que nos tarifs en dollars canadiens—lorsque vous convertissez les tarifs américains en dollars canadiens pour une distance donnée—se comparent aux tarifs américains. Nous avons tous entendu parler du tarif aller-retour de \$99 qu'annonçait la Pan Am pour New York-Los Angeles. Toutefois, il y a tellement d'obstacles, qu'à moins de répondre à tous les critères, quels qu'ils soient, vous n'avez pas vraiment les mêmes possibilités de voyager que le prétend la publicité. Je crois franchement que, du seul point de vue du tarif exceptionnel, nous marchons de pair avec les États-Unis, tout en nous conformant aux règlements canadiens. Nous hésitons, à ce moment-ci, à retirer nos règlements. Nous croyons pouvoir obtenir des résultats semblables à ceux obtenus aux États-Unis, tout en protégeant les petites municipalités, afin qu'elles ne perdent pas leur service. Nous nous rendons compte qu'il y a encore beaucoup d'endroits au Canada n'ayant pas d'autre moyen de transport que le transport aérien. Nous voulons les protéger en quelque sorte.

Nous connaissons déjà une intégration de transporteurs régionaux. Il y a, par exemple, PWA-Transair. Il y a également Nordair et les transporteurs régionaux de l'Est. Par conséquent, nous avons déjà ce genre de service chez nous, à l'intérieur même de notre système. Je l'ai fait remarquer hier, après l'annonce de la libre concurrence des tarifs aériens aux États-Unis, les petits transporteurs se font la lutte pour tenter de survivre dans ce milieu très concurrentiel au pays.

Je ne suis pas certain de pouvoir répondre autrement à votre question, monsieur Murta. Je voudrais simplement vous dire



[Texte]

a pace that is accommodating the passengers and is, at the same time, protecting the communities who need the service and is accommodating the carriers' viability and growth needs.

• 1040

**Mr. Murta:** Is it possible that you can provide the Committee some time in the near future, next week possibly, with comparable figures vis-à-vis Canada and the United States in terms of air fares, in terms of the flight pattern? You made the statement that we are comparable with the Americans. Now, for the average Canadian, that is pretty hard to swallow. It could be right. I am not going to dispute that. But I am wondering if you could provide the figures and back that up because it certainly is not the impression that people receive.

**Mr. McLeish:** Yes, we are quite prepared to do that. Do you want them submitted to you, Mr. Chairman?

**Mr. Murta:** You can do that. Certainly, that is fine.

**The Chairman:** We can have them circulated to the members of the Committee. Is that agreeable to members?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** So ordered.

**Mr. Murta:** You mentioned yesterday and again today that one of the reasons why you were reluctant is because of the smaller communities and there is a chance of hurting their particular air service. Are you looking at a way to provide air service into the smaller communities but allow the larger centres like Toronto, Vancouver, Montreal, Winnipeg, Calgary, Edmonton—the cities in Canada—to benefit from a lower fare to get your main traffic moving.

If I read what you are saying correctly, you are going to penalize, in effect, all the travelling public because you want to maintain equality for everybody, and that extends itself into the smaller centres. If that is the case, you are going to penalize the 75 per cent of the travelling public for the 25 per cent that you are trying to protect. Is there any way at all that you can segregate those two segments so that the 75 per cent can reap the benefit of cheaper fares?

**Mr. McLeish:** Mr. Chairman, I acknowledge the hazard that Mr. Murta has indicated but I think the manner in which we are moving and the data on the number of discounted seats that are being made available is indicative that we have not allowed ourselves to fall into that trap.

I should also mention that Mr. Lang invited the Presidents of CP Air and of Air Canada to discuss the rate at which CP should be given the opportunity to run a full service across Canada without the current cap on the number of flights, and so on. These figures are being discussed by the two presidents and it is my understanding that CP Air will be accommodated to the extent that it is able to invest in the capital equipment and to expand.

Likewise, with the amalgamations of carriers that have taken place and appear to be going to take place in the next year or so, there is every indication that there will be far more

[Traduction]

que nous ne sommes pas réticents. Nous procédons de façon à accommoder les voyageurs, à protéger en même temps les municipalités qui ont besoin du service aérien et à garantir la rentabilité et le besoin d'expansion des transporteurs.

**M. Murta:** D'ici quelques temps, la semaine prochaine si possible, pourriez-vous faire à l'intention du Comité, une comparaison des tarifs aériens entre le Canada et les États-Unis? Vous avez déclaré que, dans notre pays, les tarifs aériens étaient voisins des tarifs américains. Voilà une remarque que le Canadien moyen aura des difficultés à admettre. Peut-être est-ce exact. Ce n'est pas cela que je remets en question. Cependant, j'aimerais que vous nous fournissiez des chiffres à l'appui de votre déclaration, parce que ce n'est pas là l'impression qu'ont les citoyens.

**M. McLeish:** Nous sommes tout à fait prêts à vous donner satisfaction. Monsieur le président, est-ce à vous que nous devons remettre ces indications?

**M. Murta:** Si vous le voulez. Ce sera parfait.

**Le président:** Nous pourrions ensuite les distribuer aux membres du Comité. D'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Nous demanderons donc qu'il en soit ainsi.

**M. Murta:** Vous avez dit, hier et aujourd'hui, que, si vous n'étiez pas d'accord avec cette mesure, c'était notamment pour que la desserte aérienne des petites collectivités ne soit pas perturbée. Cherchez-vous un moyen qui permettra de ne pas la perturber et qui favorisera l'établissement de tarifs plus bas pour les vols vers Toronto, Vancouver, Montréal, Winnipeg, Calgary, Edmonton, les grandes villes du Canada?

Si j'ai bien compris, tous les voyageurs vont en fait se trouver pénalisés du fait que vous voulez que tout le monde se trouve sur un pied d'égalité, et cela touche ceux qui se rendent dans les petites collectivités. Si tel est le cas, vous allez pénaliser 75 p. 100 des voyageurs pour en protéger 25 p. 100. Y a-t-il un moyen qui permettrait à ces 75 p. 100 de voyageurs de bénéficier des tarifs à bas prix?

**M. McLeish:** Monsieur le président, je comprends le danger auquel M. Murta a fait allusion, mais nos activités, ainsi que les données sur le nombre de places ayant fait l'objet de rabais, indiquent que nous ne nous sommes pas laissés prendre à ce piège.

M. Lang a étudié avec les présidents de CP Air et d'Air Canada les tarifs de CP Air dans notre pays, sans la limitation sur le nombre de vols, et ainsi de suite. Les deux présidents sont actuellement en discussion à ce propos, et je crois savoir que l'on donnera satisfaction à CP Air, dans la mesure où cette société pourra procéder à des immobilisations et étendre ses activités.

De la même façon, du fait des fusions qui sont intervenues dans le domaine des transports, et de celles qui vont probablement avoir lieu l'année prochaine, tout semble indiquer qu'il y

[Text]

competition along the national route structure serving these main centres. So I think we really recognize the problem you have identified and that we are proceeding and will be satisfying the needs of the passengers and of the carriers without falling into the trap you have indicated.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Murta.

**Mr. Murta:** One last question. Can you envisage Air Canada—and CP Air—reintroducing this fall the same kind of low-fare system they have this spring? Is that a possibility? Can the Canadian flying public, people who want to travel, look forward to something along the same lines repeated this year?

**Mr. McLeish:** I think that is possible. It was done, as you recall, because the carriers had unused capacity, and, on that basis, they put the seats on sale the same as other entrepreneurs do in other types of businesses. If the unused capacity is predicted to exist in the fall, I think you will see something quite similar.

The only thing that could change that picture, of course, is the fact that the present cost of fuel is likely to increase, and this would have an impact on it. But apart from things like that, I would say yes.

• 1045

**The Chairman:** Thank you, Mr. Murta.

Mr. Nowlan.

**Mr. Nowlan:** Thank you, Mr. Chairman.

I want to ask some specific question on that Ste-Marie Air Services *ex gratia* payment that, if you do not have the information today at your fingertips because it is specific, I just wonder, hopefully, that we can get it later, and you may have it right there anyway because I think the department was aware that this was causing some questions long before we go to the estimates.

But, specifically, Mr. Chairman, I would like to ask Mr. McLeish—he mentioned that the *ex gratia* payment was based on a loss of earnings over a ten-year period. I would like to know just what, if he can tell us from the file, just what were the loss of earnings? Obviously, it would be easy to divide the ten into half a million dollars but, in actual fact, was that the history of that air service over the previous year? In view of the fact that it was incorporated as an air service, as I understand it and am informed, in 1974? Then, in 1972, it was sold by the founder to his children in 1972.

I just wonder, again from the files, and this must have been part of the factors involved in coming to a figure, just what was the consideration for the sale to the children in 1972? And then, in 1976, I am informed that a Claude Verdier, a professional land surveyor, purchased 50 per cent of the company's shares. That was in 1976. And I just wonder, again, what the figure was—if we have it or if you have it—as to what the sale price was and the consideration was for his purchase of 50 per cent of the shares.

Now, those are specific questions. And I just wonder, without taking too much time—and I can understand the difficulty

[Translation]

aura de plus en plus de concurrence sur le réseau intérieur qui dessert ces principaux centres. J'estime donc que nous tenons compte du problème auquel vous avez fait allusion, que nous prenons les mesures nécessaires et que nous donnerons satisfaction tant aux voyageurs qu'aux transporteurs, sans toutefois tomber dans le piège dont vous avez parlé.

**Le président:** Merci, monsieur Murta.

**M. Murta:** Une dernière question. Les sociétés Air Canada et CP Air rétabliront-elles à l'automne le même système de tarifs réduits qui va être en vigueur au cours du printemps qui vient? Serait-ce possible? Les voyageurs canadiens peuvent-ils espérer se voir offrir à nouveau cette possibilité?

**M. McLeish:** Je le pense. Vous vous souvenez que l'on avait pris cette mesure parce que les transporteurs disposaient d'une capacité inutilisée, et ils ont donc vendu les places de la même façon que d'autres chefs d'entreprise commercialisent les biens qu'ils produisent. Si à l'automne il y a une capacité inutilisée, je pense qu'on pourra s'attendre à des mesures du même ordre.

Le scénario pourrait bien sûr être modifié du fait que le prix du kérosène va probablement monter. Cependant, indépendamment de facteurs de cet ordre, je répondrai par l'affirmative à votre question.

**Le président:** Merci, monsieur Murta.

Monsieur Nowlan.

**M. Nowlan:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais poser quelques questions précises à propos des paiements de faveur qui ont été faits à la société Ste-Marie Air Services. Vous pourriez nous donner les précisions que je recherche plus tard, au cas où vous ne les auriez pas avec vous; cependant, peut-être les avez-vous ici, parce que le ministère connaissait probablement les problèmes que cela posait bien avant l'étude du budget.

Monsieur le président, M. McLeish a signalé que les paiements de faveur étaient fondés sur une perte de recettes étendue sur dix ans. De quelle perte de recettes s'est-il agi? Il est certainement facile de faire une division par dix de ces \$500,000, mais, quoi qu'il en soit, j'aimerais savoir quelle a été l'historique de la dite société. Je crois savoir qu'elle a été constituée en 1964, n'est-ce pas? En 1972, son fondateur l'a vendue à ses enfants.

D'après les dossiers, j'aimerais savoir quels facteurs sont entrés en ligne de compte pour établir le prix de la société lorsqu'elle a été vendue aux enfants en 1972. J'ai appris qu'en 1976, un certain Claude Verdier, arpenteur de son état, avait acheté 50 p. 100 des actions de la société. Je suis curieux de savoir quel a été le prix de vente de ces actions et sur quels facteurs cette personne s'est fondée pour procéder à son achat.

Ce sont là des questions précises. Pourriez-vous me donner des réponses précises dès maintenant? Les \$500,000 représen-



## [Texte]

in giving me the precise answers right now—but do you have those types of answers? Further, the \$500,000, I am informed, is more than five times the assessed value of both the land and the building, and that must have been a consideration. But all of this, I am informed that regardless of the change of air patterns because of Mirabel, there was a licensing problem with the air service in any event because of its construction, separate and apart from Mirabel, something to do with the fact that the runway was below sea level or it was built . . . And I wonder if Mr. McLeish, if in that question—is it your information that there were, separate and apart from Mirabel, licensing problems with the airport in view of its construction, technical problems?

**Mr. McLeish:** I am sorry, Mr. Chairman, I am unable to provide any of these answers. I do not have a file with me on Ste-Marie Air Services.

**Mr. Nowlan:** All right.

**Mr. McLeish:** And I think I had previously indicated that we were asked to table the details of correspondence on this Ste-Marie Air Services undertaking. So we will be doing that.

**Mr. Nowlan:** Well, another . . .

**The Chairman:** Order, please. If it is agreeable, Mr. McLeish, if he does that, could provide the Chair with copies and if you like I can have them distributed to the members of the Committee that were on the list, say, today.

Is that agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Nowlan:** That would shorten up—and I appreciate these are detailed questions. I hope the correspondence will give answers but if the correspondence does not give answers, could you, if you file shows it gives specific answers to some of those specific questions that might not be in correspondence, Mr. Chairman. That is all.

But just another question and perhaps the last one specifically in this—and again the file may show it—wereby the correspondence may not; and this is strictly for information. But did Mr. Verdier, the man who purchased, I am informed, 50 per cent interest in the air service in 1976, did he at any time have any contract for surveying in any of the work done around Mirabel?

**Mr. McLeish:** Mr. Chairman, I may not be able to get that as promptly as locating the correspondence but we will endeavour to do so.

**Mr. Nowlan:** Yes, that last question, I would appreciate that.

Now, just as a follow-up question on this item, which I guess is vote—well, in the Public Accounts it was charged to Vote 20. It is the same vote in this year's estimates under—I think it is Vote 60. I have not got my estimates before. But it is your area, Mr. McLeish.

• 1050

Could you tell the Committee if there are any other new *ex gratia* payments under the item that we are discussing in your

## [Traduction]

teraient plus de cinq fois la valeur estimative du terrain et des édifices; on a certainement prix ce facteur en ligne de compte. Indépendamment des modifications qui sont intervenues du fait de la construction de Mirabel, j'ai appris qu'il y avait eu des problèmes en matière d'octroi de permis parce que la piste avait été construite au-dessous du niveau de la mer, ou bien . . . Monsieur McLeish, saviez-vous qu'il y avait des problèmes en matière d'octroi de permis du fait de ces questions techniques relatives à la construction?

**M. McLeish:** Monsieur le président, je vous prie de m'excuser de ne pas pouvoir répondre à ces questions. Je n'ai pas ici le dossier concernant la société Ste-Marie Air Service.

**M. Nowlan:** Très bien.

**M. McLeish:** J'ai déjà dit que l'on nous avait demandé de déposer la correspondance relative à cette affaire. C'est ce que nous ferons.

**M. Nowlan:** Permettez-moi de . . .

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Nous pourrions distribuer aux membres du Comité inscrits sur la liste aujourd'hui des copies de renseignements que M. McLeish nous transmettra.

D'accord?

**Des voix:** D'accord.

**M. Nowlan:** Cela nous permettra de gagner du temps; d'ailleurs, il s'agit de questions bien précises. J'espère que nous obtiendrons ainsi les réponses désirées, mais si la correspondance en question ne suffit pas, souhaitons que vous pourrez également nous fournir les précisions qui figurent dans vos dossiers.

Permettez-moi de poser une autre question à ce propos, et si la correspondance ne suffit pas, peut-être faudra-t-il aller puiser dans les dossiers; cela purement à des fins de renseignements. J'aimerais savoir si ce M. Verdier, qui aurait acheté 50 p. 100 de la société en 1976, s'était vu confier des contrats d'arpentage relatifs à la construction de Mirabel?

**M. McLeish:** Monsieur le président, j'aurai peut-être plus de difficulté à répondre à cette question qu'à trouver la correspondance y afférente, mais nous déploierons tous les efforts nécessaires pour vous satisfaire.

**M. Nowlan:** Je vous en remercie beaucoup.

Une autre question sur ce sujet du crédit 20 qui figurait dans les Comptes publics, je crois. Il s'agit du même crédit dans le budget de cette année, le crédit 60, n'est-ce pas? Je n'ai pas mon volume devant moi. Cela relève de votre domaine, monsieur McLeish.

Pourriez-vous dire au Comité si d'autres paiements de faveur ont été faits dans le cadre du poste dont nous discutons,

[Text]

responsibility that eventually will end up in Public Accounts sort of x number of months after the event? And if there are, could you let us know what they might be about?

You can appreciate, Mr. Chairman, when you look at these estimates, that naturally and quite understandably they are in general terms and any member looking at the estimates the previous year would have no notice of any of these *ex gratia* payments until he reads the Public Accounts. I am asking what *ex gratia* payments, if any, there are under this item or any other item within the knowledge of Mr. McLeish that are going to show up in Public Accounts when they are eventually published.

**Mr. McLeish:** I will ask Mr. Cavanagh to answer that, please.

**The Chairman:** Mr. Cavanagh, Director of Financial Administration Air.

**Mr. Louis P. Cavanagh (Director, Financial Administration, Air, Department of Transport):** Mr. Chairman, there are no provisions in the 1979-80 estimates for *ex gratia* payments.

**Mr. Nowlan:** I see. I am not sure how the financial administration works. There are not any now, but at the end of the year, like at the time the estimates were being considered last year, say, if the proper questions had been asked, would the members have been informed under an estimate that there actually at that time was consideration being given for these *ex gratia* payments that eventually showed up in the Public Accounts? Or is that something that is going to be done later, toward the end of March, toward the end of the fiscal year when one is really wondering how to pay some of the bills?

**Mr. Cavanagh:** If I recall correctly, Mr. Chairman, the Ste-Marie Air Services payment was provided for in supplementary estimates. That is, of course, possible again in the fiscal year 1979-80. They are not provided for in here.

**Mr. Nowlan:** But there is none in the estimates that we have before us right now.

**Mr. Cavanagh:** That is right.

**Mr. Nowlan:** Thank you. On actually another area altogether, something that Mr. McLeish mentioned, Mr. Chairman—is there another member to question?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Nowlan:** Okay. Well, this is the last question then. I might know the answer. But in view of the fact that Mr. McLeish in answer to another member in discussing Mirabel—I think it was Mr. Lapointe—with the benefits of Mirabel against other airports, you mentioned that you were in negotiation with other carriers about the use of Mirabel. My question to Mr. McLeish, Mr. Chairman, in view of his position and/or knowledge of the Department, is he aware or is he working on or any of his officials working on any alternative plans as to British Airways and its use of Canadian airports in view of the problem we have now with Britain with Heathrow and Gatwick?

**Mr. McLeish:** No, we have no specific undertaking, Mr. Chairman, with respect to Mirabel. British Airways operates

[Translation]

paiements qui vont apparaître dans les Comptes publics x mois après coup? Si oui, pourriez-vous nous dire de quoi il s'agit.

Monsieur le président, le budget est bien sûr présenté en termes très généraux, ce qui se comprend tout à fait, et c'est uniquement en se reportant aux Comptes publics que l'on peut se rendre compte de l'existence de ces paiements de faveur. Je voudrais savoir si M. McLeish est au courant d'autres paiements de faveur faits aux termes de ce poste, ou d'un autre, et qui vont un jour apparaître dans les Comptes publics.

**M. McLeish:** Permettez-moi de demander à M. Cavanagh de répondre à cette question.

**Le président:** Monsieur Cavanagh, directeur, Administration financière, Air.

**M. Louis P. Cavanagh (directeur, Administration financière, Air, ministère des Transports):** Monsieur le président, le budget 1979-1980 ne prévoit aucun paiement de faveur.

**M. Nowlan:** Je vois. Je ne sais pas exactement comment fonctionne l'Administration financière. Rien n'est prévu à l'heure actuelle, mais d'ici la fin de l'année... Si nous avions posé cette question l'année dernière alors que nous étions en train d'étudier le budget, nous aurait-on répondu que ces paiements de faveur allaient finalement apparaître aux Comptes publics? Ou bien est-ce là une mesure qui est prise plus tard, vers la fin de mars, vers la fin de l'exercice, quand on se demande comment payer certaines factures?

**M. Cavanagh:** Si je me souviens bien, monsieur le président, les paiements relatifs à la société Ste-Marie Air Services avaient été prévus dans le budget supplémentaire. Il pourrait en être de même au titre de l'exercice 1979-1980. Ces paiements ne sont pas prévus ici.

**M. Nowlan:** Il n'en existe pas dans le budget dont nous sommes saisis à l'heure actuelle.

**M. Cavanagh:** C'est exact.

**M. Nowlan:** Je vous remercie. Permettez-moi d'en venir à un sujet totalement différent auquel M. McLeish a fait allusion précédemment... Quelqu'un d'autre veut-il poser des questions?

**Le président:** Oui.

**M. Nowlan:** Très bien. Ce sera donc ma dernière question. Peut-être en connais-je déjà la réponse. En réponse à M. Lapointe, je crois, parlant des avantages comparés de Mirabel et d'autres aéroports, M. McLeish a signalé que le ministère négociait avec divers transporteurs à propos de l'utilisation de Mirabel. J'aimerais savoir si des mesures particulières ont été prises concernant l'utilisation par la British Airways des aéroports canadiens, compte tenu des problèmes qui se posent en Grande-Bretagne à Heathrow et à Gatwick?

**M. McLeish:** Monsieur le président, aucune mesure particulière n'a été prise à propos de Mirabel. La British Airways a



[Texte]

into Mirabel now under a pool arrangement with Air Canada, and British Airways also operates into Toronto International. That is the status quo at this time.

**Mr. Nowlan:** I appreciate this is an External Affairs problem in terms of discussions between governments, and government to government. But does not the DOT have a working group advising External Affairs on the mechanics of air travel in the country and/or to the airports that are available for certain types of crafts? I presume we do, and I am just asking directly.

You are telling me that at the moment there is no consideration being given for people within the DOT advising External of alternative airport arrangements that might be available to British Airways, that they might not like, in view of the negotiations going on with Air Canada now and Gatwick and Heathrow. Are we not starting to draw up some optional plans in the event that we cannot resolve the Air Canada situation in England?

**Mr. McLeish:** Mr. Chairman, the Department of Transport, Air Administration, has members on the Canadian air negotiations team. We would prepare, if there had been any indication of need, contingency plans for the type of arising that you have indicated. It may come up in the future, but at this time there has been no need to identify such a contingency plan. At the present time the operations of the two carriers are proceeding in accordance with our existing agreement and will continue to do so as long as that agreement is in existence. In respect of the problems that have arisen with respect to Air Canada's operations at Heathrow and the desire of the British government, through the British airport's authority, to move Air Canada to Gatwick, we also provided advisors to Air Canada and took part in many of the discussions with the British airport's authority, as advisors to Air Canada. So we are well apprised of the situation and have been lending our advice to Air Canada and to External Affairs, and until such time as this question of Gatwick is resolved I understand that it is the government's position that the bilateral discussions which the United Kingdom asked for are suspended until the Gatwick situation is corrected. And as long as the status quo remains we do not have a need for a contingency plan. As soon as there are indications of which way it is going to break then it would not take us very long to put one into place.

• 1055

**The Chairman:** Thank you, Mr. Nowlan. Mr. Loiselle.

**Mr. Loiselle:** Mr. Chairman, I would like to come back to the problem of Mirabel Airport. I will not repeat what has been said in the past and today, but I would like to hear Mr. McLeish on the same question I put to the Minister a while ago concerning the rapid transport between Montreal and the airport. You know that one of the major problems we have are the facilities for travellers in the Montreal airport. Now, we have that bus service, which is slower than by car, which goes through the autoroute. It was \$5, but was raised to \$7 last week. So, in addition to all those associations and committees

[Traduction]

accès à Mirabel dans le cadre d'un accord conjoint avec Air Canada et elle a également accès à l'aéroport international de Toronto. A l'heure actuelle, nous en sommes au *statu quo*.

**M. Nowlan:** Je comprends certes que ces discussions intergouvernementales relèvent des Affaires extérieures. Cependant, le ministère des Transports ne conseille-t-il pas les Affaires extérieures en matière de transport aérien? Je suppose que si.

Vous me dites que, à l'heure actuelle, le ministère des Transports n'envisage pas de conseiller les Affaires extérieures en ce qui concerne les mesures qui pourraient être prises à l'intention de la British Airways, qu'il y a la question des négociations avec Air Canada, et les problèmes de Gatwick et d'Heathrow. N'est-on pas en train d'élaborer diverses autres solutions au cas où on ne pourrait résoudre les problèmes qui se posent à Air Canada en Angleterre?

**M. McLeish:** Monsieur le président, des membres de l'Administration des transports aériens de notre ministère figurent parmi l'équipe de négociation canadienne. Si le besoin s'en faisait sentir, nous préparerions des plans d'urgence pour faire face au genre de situations auquel vous venez de faire allusion. Nous en introduirons peut-être à l'avenir, mais pour l'instant, nous ne voyons pas la nécessité d'établir un tel plan d'urgence. Actuellement, les deux transporteurs effectuent leurs opérations en se conformant à notre accord et ils continueront à s'y conformer tant que l'accord existera. Quant à ces problèmes qui ont été soulevés au sujet des opérations d'Air Canada à Heathrow et de ce désir que le gouvernement britannique a formulé, par l'intermédiaire des autorités de l'aéroport, de voir Air Canada déménager à Gatwick, nous y avons répondu en fournissant des conseillers à Air Canada et nous avons participé, à titre de conseillers, à de nombreux pourparlers avec les autorités britanniques de l'aéroport. Nous sommes donc parfaitement au courant de la situation et nous avons indiqué notre position à Air Canada et aux Affaires extérieures; et, jusqu'à ce que la question de Gatwick soit résolue, je crois comprendre que le gouvernement a suspendu ses discussions bilatérales avec le Royaume-Uni. Tant que le statu quo se prolongera, il n'y a aucune raison pour que nous établissions un plan d'urgence. Dès que nous saurons de quel côté le vent tournera, il ne nous faudra pas longtemps pour établir ce plan.

**Le président:** Merci, monsieur Nowlan. Monsieur Loiselle, vous avez la parole.

**M. Loiselle:** Monsieur le président, j'aimerais en revenir à ce problème de l'aéroport de Mirabel. Je ne répéterai pas ce qui a déjà été dit dans le passé et aujourd'hui même; mais j'aimerais que M. McLeish réponde à cette même question que j'ai posée au ministre il y a quelque temps, c'est-à-dire à cette question de savoir où nous en sommes rendus dans ce projet d'établissement éventuel d'un moyen de transport rapide reliant Montréal à l'aéroport. Vous êtes au courant du fait que l'un des problèmes importants à résoudre, c'était celui de la déficience des moyens mis à la disposition des voyageurs à

## [Text]

we had in the past which studied the possibility of fast travel in respect of Montreal-Mirabel, is there anything new, or does your department shortly foresee better and faster facilities to provide transportation from Montreal to Mirabel?

**Mr. McLeish:** Yes, Mr. Chairman. This is one of the most difficult problems, that the air administration has to deal with. The original responsibility for the rapid transport, as you know, was with the provincial government and currently there are discussions that have been under way for a good year with respect to the best solution that serves the needs of the provincial government, the municipality of Montreal and the Mirabel airport. We have not yet arrived at a satisfactory agreement between all parties as to the best solution and, until that happens, the air administration is unable to resolve this question.

**Mr. Loiselle:** Yes, but it seems that the airport is a federal property. The provincial government in Quebec now is delaying improvements in many areas. They do not give a darn; they just postpone everything. I will have it at that.

Since we are coming to the end I would like to come back to these little municipal airports. We had a problem in St-Donat. There was a possibility a year or two ago, of there being a permit for hydro power in the central airport there. It seems for now that it is postponed. But I am just wondering if the department could consider this—and I talked to the Minister about it a few years ago—that instead of having hydro power on too many lakes why could we not take one lake in a big region for all those hydro licences, because in St-Donat, while they were waiting for their permit, which they did not have, hydro were working there and some mechanics were changing oil and dumping it in the lake. That is why I started to fight against that. They do not take the chance of putting the plane on the land to make the oil change or the repairs, they just do it at the side of the lake. I have witnesses to that; that is what happened in St-Donat.

• 1100

What I proposed to the Minister a few years ago is that in those big regions we should at the least spoil one lake but prevent spoiling four or five lakes on account of one licensee on some other lake. Is there any possibility that your department would revise the situation of the airport? In St-Donat we have Ste-Agathe Air which runs to Lac des Sables, they wanted to come to St-Donat in Lac Ouareau after that. They could not go into Lac Archambault on account of some protest association there, but they were spoiling the water in the lake.

## [Translation]

l'aéroport de Montréal. Or, on a répondu à la question en établissant ce service d'autobus qui emprunte l'autoroute, mais qui est plus lent que le transport par automobile. Il fallait d'ailleurs déboursier \$5 par voyage et le tarif a été monté à \$7 la semaine dernière. Outre tout ce qui a été fait et dit par ces associations et comités qui ont étudié dans le passé les possibilités d'établir une correspondance rapide entre Montréal et Mirabel, est-ce que votre ministère n'a rien apporté de nouveau, ou est-ce que vous prévoyez qu'on aura très bientôt de meilleurs moyens de transport entre Montréal et Mirabel?

**M. McLeish:** Oui, monsieur le président. C'est là le problème le plus difficile à résoudre qu'ait rencontré l'Administration des transports aériens. Comme vous le savez, à l'origine, la responsabilité de fournir ce service reposait sur le gouvernement fédéral et cela fait une bonne année que nous sommes en pourparlers à ce sujet avec le gouvernement provincial et la municipalité de Montréal, ainsi qu'avec l'aéroport de Mirabel, afin de trouver la meilleure solution au problème. Nous n'avons pas encore abouti à un accord satisfaisant; et, jusqu'à ce qu'on y arrive, l'Administration des transports aériens ne pourra fournir de réponse au problème.

**M. Loiselle:** Oui, mais il semble que l'aéroport est une propriété fédérale. Or, actuellement, le gouvernement du Québec a pour politique de remettre à plus tard toute amélioration dans bien des domaines; il ne semble guère que le problème l'intéresse en priorité à l'heure actuelle.

Puisque la séance tarde à sa fin, j'aimerais discuter à nouveau du cas de ces petits aéroports municipaux. A Saint-Donat se posait un problème: on avait songé à la possibilité, il y a un an ou deux, de demander un permis pour obtenir des installations hydro-électriques à l'aéroport central, mais il semble que l'affaire soit remise à plus tard. Je me demande alors si le ministère ne pourrait pas étudier cette question. J'en avais parlé au ministre il y a quelques années et il me semble qu'au lieu d'avoir des installations hydro-électriques près d'une quantité de lacs, on pourrait centraliser tous ces permis dans une seule grande région, près d'un seul lac. A Saint-Donat, tandis qu'on attendait ce permis, qui n'est pas venu, les représentants de l'Hydro travaillaient là et certains mécaniciens changeaient l'huile et la déversait dans le lac. C'est pourquoi j'ai lutté contre cette façon de procéder. Au lieu de faire le changement d'huile et les réparations à l'avion quelque part à terre, on procède à cet entretien directement au bord du lac; j'en suis témoin; c'est la situation qu'on trouve à Saint-Donat.

J'ai proposé au ministre, il y a quelques années, la solution suivante: plutôt que de contaminer quatre ou cinq lacs, il serait de beaucoup préférable de tout concentrer sur un seul lac, dans une grande région, ce qui ne polluerait alors qu'un seul lac. Et votre ministère ne peut-il réétudier le cas de cet aéroport? A Saint-Donat, nous avons le transporteur Saint-Agathe Air qui se rend au Lac des sables et qui veut venir à Saint-Donat et au lac Ouareau; ses avions se peuvent se rendre au lac Archambault, car il y a là une association qui a protesté parce qu'on pollue l'eau du lac.



*[Texte]*

Over that is that the lake is very well served with sailboats, and on many many occasions some reports were made to the RCMP on account of some of those hydroplanes which were going too low on the lake and were putting in danger the life of those kids who were sailing in boats. Those were planes which were getting ready to go up and did not care about the sail boats around. So I was just wondering if we could not have a strict policy on those hydroplanes.

**Mr. McLeish:** Mr. Chairman, the best approach to bringing this to our attention is that if a complaint is registered with the Quebec Regional Office, the Quebec Regional Office will send a civil aviation inspector to the scene to witness what the difficulties are, and that will include the problem of polluting the lake as well as dangerous operations. By studying at the scene the inspector has the capacity and the authority to decide what type of solution will serve both purposes. I really suggest that is the best way. If there is not sufficient satisfaction through the regional office, then the citizens should write to me as the air administrator, explain that they have attempted to go through the region but have not had satisfaction and I will take it from there.

**Mr. Loiselle:** Just to close, to the credit of your responsible man in Dorval for that region, I had service from him there, and I admit that he cannot be on the spot all the time in all those different places. I admit that I have to give credit. Every time I contacted him with had service. But it is for the licensing of those airports, I think there should be tightened rules in order to prevent abuse.

**Mr. McLeish:** I would just say that we have been examining the question of the licensing of small airports. We have been doing it specifically with regard to land airports, but I do not see why it is not possible to extend it to water dromes as well. So I will see that is done.

**Mr. Loiselle:** Not only words, Mr. McLeish; actions.

**Mr. McLeish:** Right.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Loiselle. I would like to thank Mr. McLeish for having appeared before us on these two occasions and for providing us with very interesting information on the questions asked, and to his officials as well.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

*[Traduction]*

En plus, ce lac est très fréquenté par des voiliers; et, dans bien des cas, des rapports ont été présentés à la Gendarmerie royale du Canada parce que les hydravions volaient trop bas et mettaient en danger la vie des enfants sur les voiliers. Il s'agissait d'hydravions qui se préparaient à décoller et qui ignoraient la présence des voiliers. Je me demande donc si on ne pourrait réglementer d'une façon plus stricte les mouvements de ces hydravions.

**M. McLeish:** Monsieur le président, je crois que la meilleure façon de nous présenter cette affaire, ce serait de présenter une plainte au bureau régional du Québec qui, alors, enverra un inspecteur sur place pour constater ce qu'il en est. L'inspecteur examinera quelles sont les difficultés et, par la même occasion, les problèmes de pollution du lac et d'activités dangereuses en rapport avec ces hydravions. En examinant l'affaire sur place, l'inspecteur a le pouvoir de décider à quelle solution il faudra s'arrêter pour répondre à ces deux genres de questions. A mon avis, ce serait là la meilleure façon de procéder; et, si vous n'obtenez pas satisfaction auprès du bureau régional, alors, les citoyens pourront m'écrire directement à titre de représentant de l'Administration des transports aériens. Les citoyens m'expliqueront alors qu'ils n'ont pas réussi au niveau de la région, et je prendrai le relais et les mesures qui s'imposent.

**M. Loiselle:** Pour terminer, je dirai du bien du responsable régional que vous avez mis à Dorval, car il m'a rendu tous les services qu'il pouvait mais j'admets qu'il ne peut pas être partout à la fois. La difficulté qui se présente, c'est l'émission de permis pour ces aéroports, et je crois que l'on devrait renforcer les règlements afin d'éviter les abus.

**M. McLeish:** Je voulais ajouter que nous avons étudié cette question de l'émission de permis pour les petits aéroports. Nous avons étudié particulièrement la question des aéroports terrestres et je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas s'occuper des aires d'amerrissage et de décollage des hydravions. Je vais m'occuper de cette question.

**M. Loiselle:** Il ne faut pas seulement en parler, monsieur McLeish, mais aussi agir.

**M. McLeish:** D'accord.

**Le président:** Merci, monsieur Loiselle. J'aimerais remercier M. McLeish pour avoir bien voulu comparaître ici à ces deux occasions et pour nous avoir fourni ces renseignements si intéressants en réponse aux questions qui lui étaient posées. Je remercie aussi ses collaborateurs d'être venus ici.

La séance est levée.

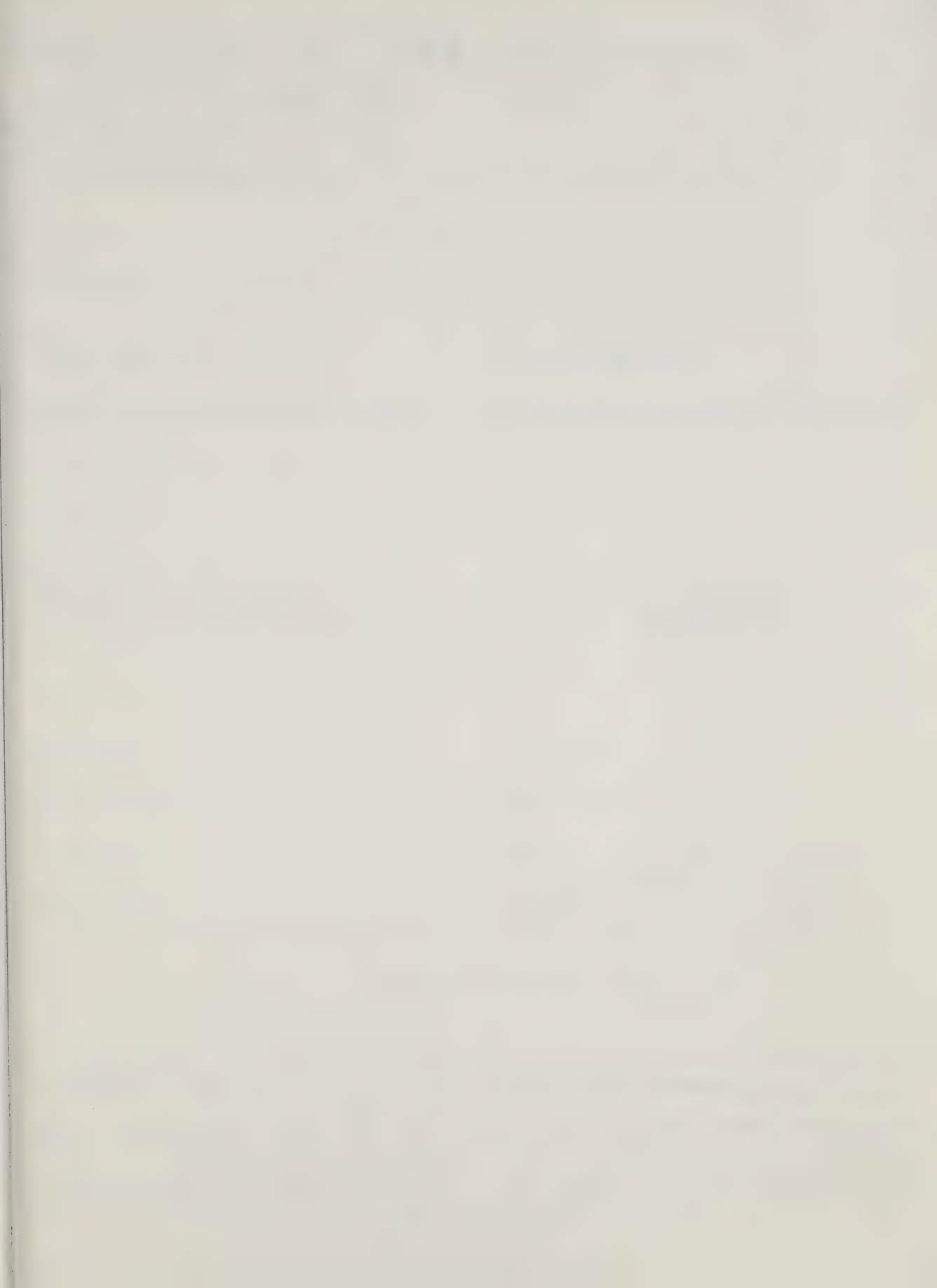


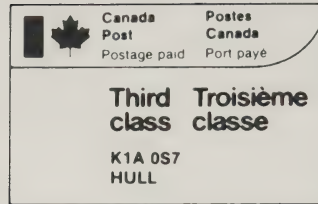












If undelivered, return COVER ONLY to  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7  
En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULE  
à l'Imprimerie du gouvernement canadien  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Department of Transport:*

Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;  
Mr. D. Lamont, Director, Aeronautical Licensing and Inspection;  
Mr. K. A. Johnson, Director, Airport Planning;  
Mr. Louis P. Cavanagh, Director, Financial Administration, Air.

### *Du ministère des Transports:*

M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens;  
M. D. Lamont, directeur, Inspection et licence aéronautique;  
M. K. A. Johnson, directeur, Planification des aéroports;  
M. Louis P. Cavanagh, directeur, Administration financière (Air).



HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 6

Fascicule n° 6

Tuesday, March 20, 1979

Le mardi 20 mars 1979

Chairman: Mr. John Campbell

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

CONCERNANT:

Main Estimates 1979-80  
Votes 1 and 5 under POST OFFICE  
Votes 10 and 15—Marine Transportation  
Program under TRANSPORT

Budget principal 1979-1980  
Crédits 1 et 5 sous la rubrique POSTES  
Crédits 10 et 15—Programme des transports par  
eau sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

COMPARAÎT:

The Honourable J. Gilles Lamontagne,  
Postmaster General

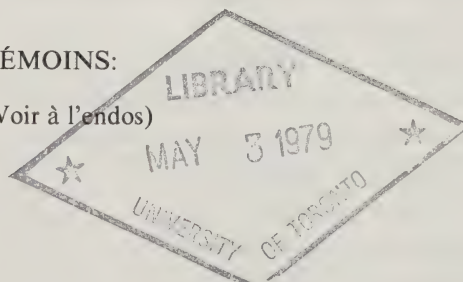
L'honorable J. Gilles Lamontagne,  
Ministre des Postes

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



Fourth Session of the  
Thirtieth Parliament, 1978-79

Quatrième session de la  
trentième législature, 1978-1979

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

Baker	Forrestall
( <i>Gander-Twillingate</i> )	Goodale
Cadieu	Harquail
Caouette ( <i>Villeneuve</i> )	Lapointe
Collenette	Loiselle ( <i>Saint-Henri</i> )

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

Mazankowski	Rodriguez
McCain	Roy ( <i>Laval</i> )
McKenzie	Siddon
Murta	Wood—(20)
Portelance	

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Friday, March 16, 1979:

Mr. Benjamin replaced Mr. Orlikow.

On Monday, March 19, 1979:

Mr. Dinsdale replaced Mr. Forrestall;  
Mr. Darling replaced Mr. McCain;  
Mr. Halliday replaced Mr. Nowlan;  
Mr. Whiteway replaced Mr. Murta;  
Mr. McKenzie replaced Mr. Mazankowski;  
Mr. Masniuk replaced Mr. Scott (*Hamilton-Wentworth*).

On Tuesday, March 20, 1979:

Mr. Rodriguez replaced Mr. Benjamin;  
Mr. Towers replaced Mr. Whiteway;  
Mr. Crosby (*Halifax-East Hants*) replaced Mr. McKenzie;  
Mr. Scott (*Victoria-Haliburton*) replaced Mr. Masniuk;  
Mr. Forrestall replaced Mr. Clarke (*Vancouver Quadra*);  
Mr. McCain replaced Mr. Dinsdale;  
Mr. Murta replaced Mr. Darling;  
Mr. Mazankowski replaced Mr. Halliday;  
Mr. Cadieu replaced Mr. Towers;  
Mr. McKenzie replaced Mr. Scott (*Victoria-Haliburton*);  
Mr. Siddon replaced Mr. Crosby (*Halifax-East Hants*).

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le vendredi 16 mars 1979:

M. Benjamin remplace M. Orlikow.

Le lundi 19 mars 1979:

M. Dinsdale remplace M. Forrestall;  
M. Darling remplace M. McCain;  
M. Halliday remplace M. Nowlan;  
M. Whiteway remplace M. Murta;  
M. McKenzie remplace M. Mazankowski;  
M. Masniuk remplace M. Scott (*Hamilton-Wentworth*).

Le mardi 20 mars 1979:

M. Rodriguez remplace Mr. Benjamin;  
M. Towers remplace M. Whiteway;  
M. Crosby (*Halifax-East Hants*) remplace M. McKenzie;  
M. Scott (*Victoria-Haliburton*) remplace M. Masniuk;  
M. Forrestall remplace M. Clarke (*Vancouver Quadra*);  
M. McCain remplace M. Dinsdale;  
M. Murta remplace M. Darling;  
M. Mazankowski remplace M. Halliday;  
M. Cadieu remplace M. Towers;  
M. McKenzie remplace M. Scott (*Victoria-Haliburton*);  
M. Siddon remplace M. Crosby (*Halifax-East Hants*).



## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 20, 1979

(7)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:45 o'clock p.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. McRae, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Collenette, Crosby (*Halifax-East Hants*), Darling, Dinsdale, Halliday, Loisel (Saint-Henri), McRae, Portelance, Rodriguez and Roy (*Laval*).

*Appearing:* The Honourable J. Gilles Lamontagne, Postmaster General.

*Witnesses: From the Post Office Department:* Messrs. J. E. Uberig, Acting Deputy Postmaster General and Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration and L. Sperling, Assistant Deputy Postmaster General, Marketing.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, February 23, 1979, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980 (*See Minutes of Proceedings, Monday, March 5, 1979, Issue No. 1*).

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 1 and 5 under POST OFFICE.

The Minister and witnesses answered questions.

At 4:05 o'clock p.m. the Committee adjourned until 8:00 p.m. this day.

## EVENING SITTING

(8)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:09 o'clock p.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. McRae, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Forrestall, Lapointe, Loisel (Saint-Henri), Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae and Portelance.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration and Mr. R. A. Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard. *From the National Harbours Board:* Mr. Pierre A. H. Franche, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, February 23, 1979, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Monday, March 5, 1979, Issue No. 1*).

By unanimous consent, the Committee considered Votes 10 and 15—Marine Transportation Program—under TRANSPORT.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 20 MARS 1979

(7)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 45 sous la présidence de M. McRae (vice-président).

*Membres du Comité présents:* MM. Collenette, Crosby (*Halifax-East Hants*), Darling, Dinsdale, Halliday, Loisel (Saint-Henri), McRae, Portelance, Rodriguez et Roy (*Laval*).

*Comparait:* L'honorable J. Gilles Lamontagne, ministre des Postes.

*Témoins: Du ministère des Postes:* M. J. E. Uberig, sous-ministre intérimaire et sous-ministre adjoint des postes, Finances et administration; M. L. Sperling, sous-ministre adjoint des postes, Commercialisation.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 23 février 1979 ayant trait au Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980 (*Voir procès-verbal du lundi 5 mars 1979, Fascicule n° 1*).

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 1 et 5 sous la rubrique POSTES.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

A 16 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

## SÉANCE DU SOIR

(8)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 09 sous la présidence de M. McRae (vice-président).

*Membres du Comité présents:* MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Forrestall, Lapointe, Loisel (Saint-Henri), Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae et Portelance.

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; M. R. A. Quail, sous-commissaire, garde côtière canadienne. *Du Conseil des ports nationaux:* M. Pierre A. H. Franche, président.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 23 février 1979 ayant trait au Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du lundi 5 mars 1979, Fascicule n° 1*).

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 10 et 15—Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS.

Mr. Sinclair made a statement.

M. Sinclair fait une déclaration.

The witnesses answered questions.

Les témoins répondent aux questions.

At 10:00 o'clock p.m. the Committee adjourned until 9:30  
o'clock a.m., Thursday, March 22, 1979.

A 22 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi  
22 mars 1979, à 9 h 30.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, March 20, 1979

• 1544

[Texte]

**The Vice-Chairman:** We shall resume consideration of the Order of Reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

If there is agreement, we shall resume consideration of Votes 1 and 5 under Post Office together. Is that agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

## POST OFFICE

Vote 1—Post Office—Operating expenditures, contributions and authority to spend revenue received during the year for financial and miscellaneous services—\$1,226,721,000.

Vote 5—Post Office—Capital expenditures—\$14,621,000.

**The Vice-Chairman:** Perhaps I shall ask the Postmaster General, who is here today, to introduce his officials who may or may not be called upon.

**Hon. Gilles Lamontagne (Postmaster General):** Well, Mr. Chairman, I am pleased to introduce Mr. John Uberig, Acting Deputy Postmaster General, Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration; Mr. J. T. McDonald, Operational Services; Mr. L. Sperling, Marketing; Mr. R. W. Rapley, Corporate Affairs; Karl Mezger Public Affairs and Mr. A. A. Reid, Office of the Comptroller. So these are the witnesses we have today.

Mr. Chairman, I would like to mention that the Deputy Postmaster General, Mr. J. C. Corkery will be absent today because he is away on business meeting with the Postmaster General of the United States and the Postmaster General of Mexico on international matters relating to the Post Office, so he asked to be excused, and I agree with him on that.

• 1545

**The Vice-Chairman:** Was that all? You had no other statement?

**Mr. Lamontagne:** Well, the statement was there, Mr. Chairman. Maybe on a point of order before we start so that we know exactly what we are talking about, I noticed in the newspaper today there was a question about the question in the House yesterday about metric in the Post Office and they mentioned that putting aside the metric matters was the voice in the Commons by Walter Dinsdale, Postmaster General in the John Diefenbaker government. So I would like to ask Mr. Dinsdale if really he was Postmaster General or if it was just a post he would like to have.

**Mr. Dinsdale:** You know, I had the best portfolio in the government, Mr. Chairman, I was Minister of Northern Affairs, and I think this is a research problem more than anything else.

**Mr. Lamontagne:** That has been mentioned quite a few times.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 20 mars 1979

[Traduction]

**Le vice-président:** Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi concernant le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

Si vous êtes d'accord, nous étudierons à la fois les crédits 1 et 5 sous la rubrique Bureau de poste. Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

## POSTES

Crédit 1<sup>er</sup>—Postes—Dépenses de fonctionnement, contributions et autorisation de dépenser les recettes de l'année des services financiers et autres—\$1,226,721,000.

Crédit 5—Postes—Dépenses en capital—\$14,621,000.

**Le vice-président:** J'invite le ministre des Postes, qui est ici aujourd'hui, à présenter les témoins qu'on pourra consulter au besoin.

**L'honorable Gilles Lamontagne (ministre des Postes):** Monsieur le président, il me fait plaisir de présenter M. John Uberig, sous-ministre suppléant des Postes, sous-ministre adjoint des Postes, Finances et Administration; M. J. T. McDonald, Services opérationnels; M. L. Sperling, de la Commercialisation; M. R. W. Rapley, Affaires collectives, M. Karl Mezger, Direction des affaires publiques; M. A. A. Reid, du Bureau du contrôleur. Ce sont les témoins aujourd'hui.

Monsieur le président, je dois signaler que le sous-ministre des Postes, M. J. C. Corkery, sera absent aujourd'hui car il doit rencontrer le ministre des Postes des États-Unis, et celui du Mexique, pour discuter de questions internationales concernant les postes. Il a demandé d'être excusé et j'ai approuvé son absence.

**Le vice-président:** Est-ce tout? Vous n'avez pas de déclaration?

**M. Lamontagne:** J'ai déjà fait une déclaration, monsieur le président. Toutefois, avant de commencer, j'ai à faire quelques mises au point; j'ai remarqué dans le journal d'aujourd'hui qu'on discutait d'une question soulevée à la Chambre hier concernant la conversion au système métrique du service des postes; on disait que M. Walter Dinsdale, ancien ministre des Postes dans le gouvernement John Diefenbaker avait proposé à la Chambre de rejeter la conversion au système métrique dans le Bureau de poste. Je voulais savoir de M. Dinsdale, si en fait, il a été ministre des Postes, ou si c'est un poste qu'il avait convoité.

**M. Dinsdale:** Monsieur le président, j'avais le meilleur portefeuille dans le gouvernement, j'étais ministre du Nord canadien, et je crois que cette erreur est due à une mauvaise recherche.

**M. Lamontagne:** Ce n'est pas la première fois qu'on vous attribue ce portefeuille.

[Text]

**Mr. Dinsdale:** Yes. My portfolio was Northern Affairs and National Resources.

Before we get going, I think there was some information that was to be reported back to the Committee today and I wonder if we have a statement on that.

**Mr. Lamontagne:** There were a few questions, first of all, about the policy of the Post Office in respect of handicapped people. We have not been able yet to compile the number of handicapped people working for the Post Office. As it was mentioned, we have some functions which will help these handicapped people, coding for example, and I am told by our people that we are doing everything we can to help these people to get into the Post Office if they succeed in passing the exams and all that. I would not like to be quoted as to the number of them but they say there are around 300 handicapped people working at the Post Office, some who are wheelchair cases and some with other handicaps. So I think the Post Office is doing everything it can. Also, I will repeat what I said at the last meeting, that in respect of the construction of all new buildings the architects are asked to see that the accommodation can accommodate actually the wheelchair people and handicapped people. So I think the Post Office is doing a very good job on that.

What was the other question?

**Mr. Dinsdale:** That was my question. I do not know whether there was another question pending or not.

**Mr. Lamontagne:** Mr. Roy asked about the cost of a marketing change from one year to the other, so I will ask Mr. Uberig to make a statement in answer to your question, Mr. Roy.

**Mr. Roy:** Thank you.

**Mr. J. E. Uberig (Acting Deputy Postmaster General, Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration):** Mr. Roy, I believe you asked the question in the context that you hoped it was not a de-emphasizing of the marketing thrust in the Post Office. We investigated it and we find there are two major factors affecting the cost distribution.

First of all, the provisions for superannuation that we were instructed to make are less in the year 1979-80 than in the year 1978-79. We were instructed to reduce our provision. That has an effect of reducing the total salary costs right across the piece, and it reflects in the marketing area as well.

The second one is that marketing in this sense includes our counter services. We rely on a periodic analysis done by a sampling of the time spent on counters on what you would call marketing activity vis-à-vis mail processing activity—that could be filling the boxes and administrative duties. There was a change in the percentage mix and it reduced the portion that we would charge against marketings. It is not a change in the work habits. It really was recognizing that in those small offices the postmasters are required to handle payroll problems, personnel problems, etc. and paper work associated with it, and it was giving recognition to that. So it was really an accounting change, not a change in emphasis. I hope that answers your question.

[Translation]

**M. Dinsdale:** Oui. Mon portefeuille était le Nord canadien et les Ressources nationales.

Avant que nous ne commencions à poser des questions, il y a certains renseignements qu'on devait déposer devant le comité aujourd'hui; avez-vous une déclaration à cet effet?

**M. Lamontagne:** Il y avait d'abord quelques questions concernant la politique du Bureau de poste à l'égard des handicapés. Nous n'avons pas encore pu déterminer le nombre de personnes handicapées qui travaillent dans le ministère des Postes. Comme on l'a déjà mentionné, il y a certaines fonctions où ces personnes pourraient travailler, dans le codage, par exemple, et on m'a signalé qu'on faisait tout ce qui est possible pour aider ces gens à se placer aux postes, s'ils réussissent les examens d'entrée, etc. Je ne suis pas certain du nombre, mais je crois qu'il y a environ 300 handicapés qui travaillent au Bureau de poste, dont certains sont en chaise roulante, et d'autres souffrent d'autres infirmités. Je crois que le Bureau de poste fait tout ce qui est possible. Je répète ce que j'ai dit à la dernière séance, que dans la construction de tout nouvel édifice, les architectes sont priés de tenir compte des personnes en chaise roulante et des autres infirmes. Je crois que le Bureau de poste fait un excellent travail dans ce domaine.

Quelle était l'autre question?

**M. Dinsdale:** C'était la mienne. Je ne sais pas s'il y a une autre question à laquelle on attend une réponse ou non.

**M. Lamontagne:** M. Roy a posé une question au sujet du coût d'un changement dans la commercialisation d'une année à l'autre, et je prie M. Uberig de répondre à cette question, monsieur Roy.

**M. Roy:** Merci.

**M. J. E. Uberig (sous-ministre suppléant, sous-ministre adjoint des postes, Finance et administration):** Monsieur Roy, je crois que vous vouliez savoir s'il y avait un ralentissement de nos efforts de commercialisation au Bureau de postes. Nous avons fait les enquêtes nécessaires, et nous avons découvert deux facteurs importants qui affectent la répartition des coûts.

Premièrement, les prévisions touchant les fonds de retraite stipulés sont moins élevées pour l'année financière 1978-1980 que pour l'année 1978-1979. On nous a enjoint de réduire nos demandes. Il en résulte une diminution générale du coût des salaires, ce qui est reflété aussi dans le domaine de la commercialisation.

Deuxièmement, la commercialisation, dans ce sens, comprend aussi les services aux comptoirs. Nous comptons sur une analyse périodique par échantillonnage du temps passé au comptoir, dans une fonction de ventes par rapport au traitement du courrier—donc mettre les lettres aux casiers, ou accomplir d'autres fonctions administratives. Il y a eu un changement du pourcentage de temps passé à l'un ou l'autre, qui a réduit le total du temps attribuée aux ventes. Il ne s'agit pas d'un changement d'habitudes du travail. Il s'agissait plutôt de reconnaître le fait que dans les petits bureaux de postes, les directeurs s'occupent des questions de salaire, de personnel, etc., et préparent la paperasse nécessaire. Il s'agissait donc en réalité d'une modification dans la comptabilité et non pas d'un changement d'orientation. J'espère que cela répond à votre question.



[Texte]

• 1550

**Mr. Roy:** Yes, Mr. Chairman. I am not against the diminution of the costs, only on the trends behind this philosophy on the marketing including the States and the services. That is why I raise that question and I am happy to know that, but I am not against it if you reduce the deficit and increase the efficiency.

**Mr. Lamontagne:** Mr. Chairman, I think there was another question about the rural mail delivery or the contracts by Mr. Dinsdale on that question. I would say that I did answer in the House yesterday that question Mr. Dinsdale asked for a late show tonight, furthermore. So I do not think we should waste the time of the Committee answering a question which will be answered tonight at the late show as well as in the House.

**Mr. Dinsdale:** I think we should restrict the issues here to items that have been raised in the Committee rather than in the House.

**The Vice-Chairman:** Can we then proceed to the questioning? Mr. Halliday, I guess, is first.

**Mr. Halliday:** Mr. Chairman, I have six topics I would like to raise with the Minister. I will try to be very brief, briefer than I usually am if the Minister can reciprocate and we can get through them very quickly.

The first question relates to lost mail. I am wondering whether the Postmaster General can give us any up-to-date information on any improvement in the experience with lost mail. I have a little evidence here I would like to present to him if I may, Mr. Chairman. This is a parcel that was mailed in Welland, Ontario, addressed to the Ontario Swine Artificial Insemination Unit in Woodstock. This was picked up in a ditch by a farmer outside of Norwich somewhere, presumably en route from Welland to Woodstock. I would be glad to present this to the Minister and perhaps he would like to check out this little evidence of lost mail. I would appreciate any information he can give us with respect to the situation now on lost mail.

**Mr. Lamontagne:** I would like the honourable gentleman to present that to the people responsible for marketing. There is nothing in it, sir?

**Mr. Halliday:** Not now, there is not, no. It would not smell too good if there was.

**Mr. Lamontagne:** It was well wrapped, though. It was pretty well wrapped. Maybe I can answer this question very briefly. It is not easy when you ask us what the experience is on the loss of parcels like the one you just gave me, but I can tell you that I have a report showing that loss and damage in the Toronto Gateway, for example, which is our main bulk plant, and we can base the loss on the number of settlements for damage that we have, or settlement for loss in abstraction.

I can tell you that on the handling of 127 million parcels, we have had less than one per cent of loss or claim for damage. so it is a very low percentage when you take the volume. On settlement for loss and complete loss you have 2,116,000 parcels and it is less than 2 per cent on the loss and claim

[Traduction]

**M. Roy:** Oui, monsieur le président. Ce n'est pas à la réduction des coûts que je m'oppose mais plutôt aux principes sur lesquels repose cette conception de la commercialisation qui englobe les États et les services. C'est pourquoi je pose la question et je suis ravi d'apprendre cela, mais je ne suis pas contre la réduction du déficit ni contre l'amélioration de l'efficacité.

**M. Lamontagne:** Monsieur le président, je crois qu'à ce propos M. Dinsdale avait une autre question concernant les contrats ou la distribution du courrier dans les régions rurales. Hier, j'ai déjà répondu à cette question à la Chambre et M. Dinsdale veut qu'on la reprenne à la séance de ce soir. Il est donc inutile que je gaspille votre temps en répondant à une question à laquelle j'ai déjà répondu à la chambre et qui sera reprise ce soir.

**M. Dinsdale:** Je crois qu'on devrait s'en tenir aux questions qui ont été soulevées au comité et non pas à la Chambre.

**Le vice-président:** Pouvons-nous passer aux questions? M. Halliday, je crois, est le premier sur la liste.

**M. Halliday:** Il y a six problèmes que je voudrais aborder avec le ministre. Je m'efforcerai d'être bref, encore plus que d'habitude, et si le ministre peut en faire autant, ce sera vite fait.

La première question porte sur le courrier perdu. Le ministre des Postes pourrait-il me dire si, à cet égard, la situation s'est améliorée ou si elle s'est détériorée. J'ai ici une pièce à conviction que je voudrais lui présenter, si vous me le permettez, monsieur le président. Il s'agit d'un colis posté à Welland, en Ontario, et qui est adressé au Service ontarien d'insémination artificielle des porcs, établissement situé à Woodstock. Ce colis a été trouvé dans un fossé par un fermier de la région de Norwich qui se rendait vraisemblablement de Welland à Woodstock. Je me ferai un plaisir de remettre ce colis au ministre pour qu'il se rende compte par lui-même que le courrier se perd. Je lui saurais gré de me dire où en est la situation à cet égard.

**M. Lamontagne:** Je voudrais que l'honorable député transmette ce colis aux responsables de la commercialisation. Il est vide, n'est-ce pas?

**M. Halliday:** Maintenant, oui. Sinon, ça ne sentirait pas bon du tout.

**M. Lamontagne:** Pourtant, c'était bien emballé. Je vais essayer de répondre très brièvement à cette question. Ce n'est pas facile de vous parler de la perte de colis comme celui que vous venez de me remettre, mais j'ai un rapport sur le courrier perdu et endommagé et qui concerne le centre de Toronto, notre principal centre de tri postal; le nombre de pertes peut être calculé en fonction du nombre d'indemnités accordées en cas de dommages ou de perte totale.

Je peux vous dire que sur 127 millions de colis manipulés, nous avons enregistré moins de 1 p. 100 de pertes ou de réclamations liées à des colis endommagés. Étant donné l'importance du volume, c'est un pourcentage minime. En ce qui concerne les colis perdus, il y a eu 2,116,000 indemnités ce

[Text]

again on two items. So I can imagine that maybe you have a lot of complaints. It is like delayed letters and something like that. But the percentage when you take the volume into consideration is very small.

That is all I can do, and on that I can say there is a question of theft that we cannot control, which parcel was lost and which parcel was stolen. It happens that we catch people stealing and all that, but it is pretty hard to make the difference between this and that. Maybe I can ask Mr. Sperling to expand a little on that. He is in charge of marketing and he has to answer many questions on that.

**Mr. L. Sperling (Assistant Deputy Postmaster General, Marketing):** The fact of the matter is that in assessing the complaints we do receive regarding our service, one of the lowest volumes of complaint deals with absolute loss of parcels. We find in actual fact that loss of parcels is a rarity, that complaints regarding loss frequently turn out to be nothing more than delays in transit and it is a problem that everybody that is in the transport business does suffer. But in actual fact, payouts as a result of loss are rather minimal.

• 1555

**Mr. Halliday:** Mr. Chairman, may I ask a question? I was hoping the Postmaster General could have told us whether the experience is improving or worsening; but maybe he could let us know that at a later date, in percentages.

Mr. Chairman, may I ask a question about the coding of letters? I am not talking about the coding in the special yellow-greenish ink at the bottom, I am talking about the coding of the place of departure of the mail where instead of seeing a postmark stamp for Toronto we now have a code system. I do not understand, Mr. Chairman, why we need that. Many people make use of the fact that they know from what city or town or village mail has been sent. It is helpful to many people in many instances. I am wondering why it is necessary to have to introduce that confusing situation which takes away useful information from the people of Canada.

**Mr. Lamontagne:** Mr. Chairman, I will ask Mr. Sperling to answer that question, please.

**Mr. Sperling:** Probably one of the unfortunate parts of our mechanization program has resulted in the loss of identity of the station of origin of the mail. That is because our mail for the most part across the country is now being bulk processed in major plants. For example, in a city such as Metro Toronto, where you formerly would have had a Thornhill or Richmond Hill postmark, you would not any longer have that; you would have the designation of the postal plant through which the mail is actually being processed. The reason for that is just the very accumulation in bulk processing of mail.

**Mr. Halliday:** Mr. Chairman, do I understand then that the code on that letter would indicate that it is from Toronto rather than Thornhill or does the code indicate it was Thornhill?

[Translation]

qui représente moins de 2 p. 100, au total si l'on regroupe les colis perdus et abîmés. Les plaintes sont nombreuses, certes. C'est comme les lettres qui arrivent avec beaucoup de retard. Néanmoins, le pourcentage est minime compte tenu du volume.

C'est tout ce que je peux faire; je dois ajouter qu'il y a des vols, mais cela échappe à notre contrôle car il nous est impossible de dire si un colis qui a disparu est un colis perdu ou un colis volé. Il nous arrive de prendre les voleurs en flagrant délit, mais la distinction est très difficile à établir. Je vais demander à M. Sperling de vous donner davantage de précisions, car c'est lui qui s'occupe de la commercialisation et il doit souvent répondre à des questions de cet ordre.

**M. L. Sperling (sous-ministre adjoint des postes, Commercialisation):** En réalité, les plaintes que nous recevons concernent très rarement la perte de colis. En réalité, il est très rare que des colis se perdent, les plaintes à cet effet révèlent bien souvent des retards de transport. C'est un problème que connaissent tous ceux qui s'occupent de cette activité. Il y a vraiment très peu de remboursement pour des pertes de ce genre.

**M. Halliday:** Monsieur le président, puis-je poser une question? J'espérais que le ministre des Postes nous dirait si les choses empiraient ou s'améliorent; il peut le faire peut-être un peu plus tard, et nous donner les pourcentages.

Monsieur le président, puis-je poser une question concernant la codification des lettres? Je ne veux pas parler de la codification à l'encre spéciale, jaune verdâtre au bas de l'enveloppe, mais de la codification concernant le lieu d'origine du courrier; par exemple au lieu du cachet de la poste de Toronto, nous avons maintenant un code. Je ne vois pas pourquoi, monsieur le président, nous aurions besoin de cela. Bien des gens veulent savoir, de quelle ville, village ou municipalité le courrier a été envoyé. Dans bien des cas, cela les aide. Je me demande s'il est nécessaire d'avoir un code et de retirer à bien des Canadiens des renseignements qui sont utiles.

**M. Lamontagne:** Monsieur le président, je vais demander à M. Sperling de répondre à cette question.

**M. Sperling:** Un des résultats malheureux de la mécanisation, c'est qu'on a perdu l'identité de la succursale postale d'où provenait le courrier. C'est pourquoi notre courrier pour la plus grande partie du pays est maintenant traité en vrac dans les principaux établissements. Ainsi, par exemple, pour l'agglomération torontoise où précédemment vous aviez le cachet postal de Thornhill ou Richmond Hill, vous ne l'avez plus, vous avez à la place une indication de l'établissement postal où votre courrier a été traité. Ceci est dû à l'importance du courrier à traiter.

**M. Halliday:** Monsieur le président, dois-je comprendre que le code apparaissant sur les lettres indiquerait que le courrier a été traité à Toronto plutôt qu'à Thornhill, ou est-ce que le code indique Thornhill?



[Texte]

**Mr. Sperling:** No, from Toronto generally, from the Gateway Plant in fact.

**Mr. Halliday:** Why do we not say Toronto then?

**Mr. Sperling:** Basically we can identify the processing plant by the postal code.

**Mr. Halliday:** I suppose it is a question of measuring your needs with the needs of the people of Canada, and it is both taken into account, I am sure.

**Mr. Chairman:** on productivity in the Post Office, I believe Mr. Corkery is quoted as saying or you are quoted as saying, I guess, when you presented your statement to us last week that there has been a study done to try to assess the results of measurements of productivity over the last five years. Could we have those released?

**Mr. Lamontagne:** I am not aware of a study on that kind of productivity.

**Mr. Halliday:** Mr. Chairman, do I understand there has been no study done on productivity in the Post Office?

**Mr. Lamontagne:** We have a certain measurement of productivity, knowing what kind of results we have with the mail, and we have also every month a report on the efficiency of the Post Office, on delivery, on time, and we keep track of that. Also every month there is an advisory committee meeting in Ottawa with regional managers, ADMs, and assistant ADMs to make a review of every region's performance. Then we know what is happening, for example, on absenteeism, on lost parcels, normal delivery of the mail, plus one day, plus three days, and then we analyse all these given data and we can see what kind of performance we have done from month to month.

**Mr. Halliday:** Mr. Chairman, that is what I wanted to know, could we have a . . .

**The Vice-Chairman:** This will be your last question, Dr. Halliday.

**Mr. Halliday:** Because you are going to adjourn?

**The Vice-Chairman:** No; it is the next . . .

**Mr. Halliday:** Oh, I see.

**Mr. Collenette:** We have to go, the bell is ringing.

**The Vice-Chairman:** Oh, is the bell ringing? I am sorry, I did not hear the bell. I am at the disposal of the Committee as to whether we should attempt to . . . we have a meeting tonight.

• 1600

**Mr. Roy:** On ports.

**The Vice-Chairman:** What is called for tonight is on ports policy, that is Votes 10 and 15, and I am just wondering whether or not we should continue with this meeting tonight or if we should deal with it at the ports meeting. What is the pleasure of the Committee?

**Mr. Collenette:** Mr. Chairman, the schedule has already been drawn up by the steering committee, and I think that we should continue. Perhaps the Postmaster General will be free

[Traduction]

**M. Sperling:** Non, c'est habituellement Toronto, le courrier passe par la poste de Gateway.

**M. Halliday:** Pourquoi ne disons-nous pas qu'il vient de Toronto alors?

**M. Sperling:** Nous pouvons identifier l'installation de traitement, par le code postal.

**M. Halliday:** La question est de savoir quels besoins satisfaire—les vôtres ou ceux des Canadiens . . . on tient compte des deux je suppose.

**Monsieur le président,** au sujet de la productivité des postes, on a rapporté que M. Corkery aurait dit, ou que vous-même auriez dit, lorsque vous nous avez présenté votre déclaration la semaine dernière, qu'une étude était faite pour évaluer les résultats des mesures de productivité des cinq dernières années. Pourrions-nous les obtenir?

**M. Lamontagne:** Je ne connais pas d'étude de ce genre sur la productivité.

**M. Halliday:** Monsieur le président, dois-je comprendre qu'il n'y a pas eu d'étude de productivité aux Postes?

**M. Lamontagne:** Nous faisons certaines mesures de productivité, connaissant le genre de résultats que nous avons avec le courrier, et nous avons également tous les mois un rapport sur l'efficacité des postes, sur la livraison, les délais; nous suivons tout cela de très près. Il y a presque chaque mois une réunion d'un comité consultatif avec les directeurs régionaux, les sous-ministres et les sous-ministres adjoints afin de passer en revue le rendement de chaque région. Nous savons donc ce qui se passe en matière d'absentéisme, de colis perdus, de livraisons normales du courrier, livraisons qui prennent un jour, trois jours de plus. Nous analysons le tout pour savoir quel rendement nous obtenons d'un mois à l'autre.

**M. Halliday:** Monsieur le président, c'est ce que je voulais savoir, est-ce que nous pourrions . . .

**Le vice-président:** Ce sera votre dernière question, monsieur Halliday.

**M. Halliday:** Parce que nous allons ajourner?

**Le vice-président:** Non, c'est . . .

**M. Halliday:** Je vois.

**M. Collenette:** Nous devons partir, la cloche sonne.

**Le vice-président:** Sonne-t-elle? Je ne l'avais pas entendue. C'est à vous de décider si vous voulez que nous nous réunissions ce soir.

**M. Roy:** Au sujet des ports.

**Le vice-président:** C'est ce qui est prévu pour ce soir, l'étude des crédits 10 et 15, la politique concernant les ports. Je me demande si nous devrions poursuivre cette réunion-ci ce soir et si nous devons la continuer lors de la réunion sur les ports. Qu'en pensez-vous?

**M. Collenette:** Monsieur le président, l'horaire a été établi par le comité de direction et je pense que nous devrions nous y conformer. Le ministre des Postes pourrait peut-être se libérer

[Text]

to come back next week or at an extra meeting, but we should leave it up to the steering committee to decide. It is unfortunate what is happening this afternoon.

**Mr. Lamontagne:** Any time next week.

**Mr. Collenette:** All parties have agreed.

**Mr. Rodriguez:** Mr. Chairman, my party would be very prepared to put aside the ports meeting and deal with this meeting, continue it tonight. The reason being that this is an extremely important department. We have the Minister making statements outside the House on matters which really belong here to be questioned in the Estimates Committee. We may be very well denied the opportunity to grill this Minister and his bureaucrats if an election is called later this week or even on the weekend. I do not think it is an opportunity that should be missed.

**The Vice-Chairman:** On a point of order, Mr. Collenette.

**Mr. Collenette:** On the same point of order, Mr. Chairman, with all due respect to Mr. Rodriguez, the Minister was here a couple of weeks ago but I do not remember the member from Nickel Belt being here. In fact, his colleague from ...

**Mr. Rodriguez:** Somebody from the NDP was here.

**Mr. Collenette:** That is fine. Mr. Chairman, if I still have the floor, there was adequate opportunity to question the Minister at that time. We cannot make our plans based on whether or not elections will be called. The schedule has been drawn up with the agreement of all sides. We have witnesses coming tonight to discuss ports policy and I think that we should ...

**Mr. Rodriguez:** Hiding behind the schedule.

**Mr. Collenette:** ... send the matter back to the steering committee to see if we can fit the Minister in next week.

**Mr. Dinsdale:** May I, Mr. Chairman?

**The Vice-Chairman:** Yes, on a point of order.

**Mr. Dinsdale:** On a point of order, yes. We would normally have sat until when this afternoon?

**The Vice-Chairman:** Until 5 p.m., I guess.

**Mr. Dinsdale:** So, it does not look as if, should we come back, we would have too much time. I would much prefer to carry on because the countdown is on with regard to other matters and we have a lot of things that ...

**An hon. Member:** What is counting?

**Mr. Dinsdale:** Electoral matters.

**Mr. Rodriguez:** The Minister started this countdown on Thursday.

**Mr. Dinsdale:** There are things that have to be discussed. How far along, perhaps the Clerk of the Committee can tell us, has the steering committee designated future meetings?

[Translation]

et revenir la semaine prochaine ou lors d'une autre réunion, mais c'est au comité directeur de décider. Ce qui s'est produit cet après-midi est vraiment dommage.

**M. Lamontagne:** A n'importe quel moment la semaine prochaine.

**M. Collenette:** Tous les partis sont d'accord.

**M. Rodriguez:** Monsieur le président, mon parti est disposé à déplacer la réunion concernant les ports et à continuer celle-ci ce soir; il s'agit évidemment d'un ministère extrêmement important. Le ministre a fait des déclarations à l'extérieur de la Chambre sur des questions qui, en réalité, devraient être discutées ici au comité des prévisions budgétaires. On nous enlèverait l'occasion de cuisiner le ministre et ses bureaucrates si une élection était annoncée plus tard cette semaine ou même au cours de la fin de semaine. Il ne faut pas rater l'occasion.

**Le vice-président:** Monsieur Collenette invoque le Règlement.

**M. Collenette:** Au sujet du même rappel au Règlement, monsieur le président, j'ai beaucoup de respect pour M. Rodriguez, mais le ministre était ici il y a quelques semaines, et je ne me souviens pas que le député de Nickel Belt ait été présent. En réalité, son collègue de ...

**M. Rodriguez:** Quelqu'un du NDP y était.

**M. Collenette:** C'est très bien. Monsieur le président, si j'ai toujours la parole, on a eu amplement de temps pour poser des questions au ministre à ce moment-là. Nous ne pouvons pas faire des projets et nous demander constamment s'il y aura ou non l'annonce d'élections. L'horaire a été prévu et accepté par tous les partis. Nous avons des témoins qui doivent venir ce soir pour discuter de la politique des ports, et je crois que nous devrions ...

**M. Rodriguez:** Vous vous cachez derrière l'horaire.

**M. Collenette:** ... renvoyer la question au comité directeur pour savoir si nous pouvons de nouveau convoquer le ministre la semaine prochaine.

**M. Dinsdale:** Permettez-moi de prendre la parole, monsieur le président.

**Le vice-président:** Oui, vous invoquez le Règlement.

**M. Dinsdale:** Oui. Jusqu'à quelle heure devons-nous normalement siéger cet après-midi?

**Le vice-président:** Jusqu'à 17 h 00, je crois.

**M. Dinsdale:** Par conséquent, si nous devons revenir, nous n'aurions pas beaucoup de temps. Je préférerais continuer, car le compte à rebours est déjà commencé pour d'autres questions et nous avons encore bien des choses ...

**Une voix:** De quel compte s'agit-il?

**M. Dinsdale:** Des questions électorales.

**M. Rodriguez:** Le ministre a commencé son compte à rebours jeudi.

**M. Dinsdale:** Certaines choses doivent être discutées. Le greffier du comité pourrait-il nous dire jusqu'à quelle date les comités sont prévus? Aurons-nous l'occasion de faire revenir le ministre des Postes avant Pâques?



**[Texte]**

Are we going to have an opportunity to have the Postmaster General back before, even before Easter?

**Mr. Roy:** Mr. Chairman, on a point of order, if I may.

**The Vice-Chairman:** Mr. Roy.

**Mr. Roy:** I attended the meetings of the steering committee and I think that your representative at that time was on Transport and involved in . . .

**Mr. Dinsdale:** Mr. Mazankowski, I presume.

**Mr. Roy:** . . . this schedule. The schedule has been tabled: on this Committee and it has been approved unanimously. That is the reason why we should go on on the schedule. If it is possible, after the schedule we can ask the Minister to appear in the future.

**Mr. Rodriguez:** There is nothing sacred.

**Mr. Roy:** We should go on to the vote now.

**The Vice-Chairman:** We do not have a quorum so I cannot call a vote, and we have no motion. I would think that the answer would be to adjourn on until 8 p.m., according to the subcommittee agenda, and then refer this matter as soon as possible to the subcommittee for some kind of decision.

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Darling:** Mr. Chairman, on a point of order. Suppose the votes are all over at 4.30, could we not come back then?

**Mr. Dinsdale:** Is there a willingness to sit until 6 o'clock?

**The Vice-Chairman:** Does anybody object to that idea? If the votes are over, we could sit a little longer. Are your people available? Is there any objection to that? It seems to me if the votes go on indefinitely. . . . Can we set a certain time and if it goes beyond that, forget it? Say 4.30 p.m. if the votes are still going at 4.30, beyond that, then we will just forget it. Otherwise, we come back here as soon as we can get back.

I will say this meeting is adjourned until 8 p.m.

**EVENING SITTING**

• 2009

**The Vice-Chairman:** We have a sufficient number of members to begin our meeting, although we do not have a quorum. We are about to resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. We have before us Votes 10 and 15, Marine Transportation Program, under Transport, and if it is agreed, we will consider these votes together.

**TRANSPORT**

A—Department—Marine Transportation Program  
Budgetary

Vote 10—Marine Transportation—Operating expenditures—\$213,837,000.

**[Traduction]**

**M. Roy:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement, si vous me le permettez.

**Le vice-président:** Monsieur Roy.

**M. Roy:** J'ai assisté aux réunions du comité directeur et je crois que votre représentant à ce moment-là s'occupait des Transports et aussi . . .

**M. Dinsdale:** M. Mazankowski, je suppose.

**M. Roy:** . . . de l'horaire. Celui-ci a été présenté au comité et approuvé à l'unanimité, c'est la raison pour laquelle nous devrions nous y conformer. Si c'est possible, après les réunions prévues, nous pourrions demander au ministre de comparaître de nouveau.

**M. Rodriguez:** Rien n'est sacré.

**M. Roy:** Nous devrions maintenant aller voter.

**Le vice-président:** Nous n'avons pas le quorum, par conséquent, nous ne pouvons pas voter, nous n'avons pas non plus de motion. Je suppose qu'il faudrait maintenant ajourner jusqu'à 20 h 00, selon l'horaire du comité, et référer cette question aussi tôt que possible au sous-comité pour qu'une décision soit prise.

**Des voix:** D'accord.

**M. Darling:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Si le vote est terminé à 16 h 30, pouvons-nous revenir.

**M. Dinsdale:** Est-ce que vous voulez siéger jusqu'à 18 h 00?

**Le vice-président:** Quelqu'un est-il contre? Si le vote est terminé, nous pourrions siéger un peu plus tard. Vos gens sont-ils disponibles? Avez-vous des objections? Toutefois, si le vote se poursuivait indéfiniment . . . Pouvons-nous décider d'une certaine heure, si on la dépasse, on oublie tout cela? Disons 16 h 30. Si les votes se poursuivent après 16 h 30, nous oublierons cette proposition. Autrement, nous revenons ici aussitôt que possible.

La séance est levée jusqu'à 20 h 00.

**SÉANCE DU SOIR**

**Le vice-président:** Nous sommes assez nombreux pour commencer même si nous n'avons pas le quorum. Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi portant sur les prévisions budgétaires pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. Nous sommes saisis des crédits 10 et 15, programme des transports par eau sous la rubrique Transports. Si vous voulez bien nous étudierons ces crédits ensemble.

**TRANSPORTS**

A—Ministère—Programme des transports par eau  
Budgétaire

Crédit 10—Transports par eau—Dépenses de fonctionnement—\$213,837,000.

## [Text]

Vote 15—Marine Transportation—Capital expenditures—\$41,629,000.

**The Vice-Chairman:** These votes are listed in the year book on pages 28-16 and 28-17.

Tonight we have Mr. Gordon Sinclair, Administrator of the Canadian Marine Transportation Administration. I will ask Mr. Sinclair to introduce his people who are here tonight as witnesses, and any others whom he would like to introduce.

• 2010

**Mr. G. M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport):** Thank you, Mr. Chairman. Immediately to my right is Mr. Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard, and to Mr. Quail's right is Mr. Pierre Franche, Chairman of the National Harbours Board. I will not take the time of the Committee to introduce the rest of the officials of Transport at this time.

**The Vice-Chairman:** Do you have a short statement that you would like to introduce before we have questioning?

**Mr. Sinclair:** Yes, Mr. Chairman.

The members of the Committee will note that the total amount of funds being requested by the Marine administration of Transport this year amounts to approximately \$305 million as shown on page 28-18 of the Estimates, which is a reduction of some \$13 million, or 4.1 per cent, over the amount of \$318 million for 1978-79. This reduction has been accomplished mainly by a reduction in capital expenditures of some \$30 million, which is primarily the result of the completion of the two R class icebreakers. Operating expenditures as shown in Vote 10 have increased by some \$13.7 million, or 6.8 per cent, including a transfer of telecommunications functions from the Air administration of Transport amounting to \$4.3 million. Excluding that transfer, operating expenditures increased by only \$9.4 million, or 4.7 per cent.

These figures reflect the restraint program that is presently in effect, and therefore we have no major initiatives that require large-scale fundings in this year's estimates. Our attention over the next couple of years will be primarily directed towards increased productivity out of present resource levels, and a constructively critical review of our own operations.

I would like to direct the Committee's attention, Mr. Chairman, to the booklet that was previously handed out to members of the Committee, which was prepared in response to comments made by yourselves and others.

**Mr. Forrestall:** On a point of order, they were handed out to some select members but they were not handed out to the members of the Committee generally. I do not have one of those. I would have loved to have had one a week ago, or two weeks ago. I just want to keep the record straight.

**The Vice-Chairman:** It is my understanding that they were available to all, but we will certainly see that you get an extra copy.

## [Translation]

Crédit 15—Transports par eau—Dépenses en capital—\$41,629,000.

**Le vice-président:** Vous trouverez la description de ces crédits dans le Livre bleu, pages 28-16 et 28-17.

Ce soir nous accueillons M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime. Je demanderai à M. Sinclair de présenter les témoins de ce soir ainsi que les autres fonctionnaires s'il le désire.

**M. G. M. Sinclair (administrateur de l'Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports):** Merci, monsieur le président. A ma droite est assis M. Quail, sous-commissaire de la Garde côtière canadienne et à sa droite, M. Pierre Franche, président du Conseil des ports nationaux. Je ne prendrai pas le temps de présenter tous les autres fonctionnaires du ministère des Transports.

**Le vice-président:** Avez-vous une déclaration à faire avant que nous ne passions aux questions?

**M. Sinclair:** Oui, monsieur le président.

Les membres du comité noteront que l'Administration du transport maritime requiert cette année des fonds totalisant environ 305 millions de dollars, comme l'indique la page 28-19 du Budget des dépenses, c'est-à-dire une réduction d'environ 13 millions de dollars ou 4.1 p. 100 du budget de 318 millions de dollars de l'année 1978-1979. Cette baisse découle en premier lieu d'une réduction d'environ 30 millions de dollars des dépenses en capital résultant de la mise au point des deux brise-glaces de classe R. Comme l'indique le crédit 10, les dépenses de fonctionnement ont augmenté d'environ 13.7 millions de dollars, soit 6.8 p. 100, ce qui comprend un montant de 4.3 millions de dollars résultant de la prise en charge de fonctions de télécommunications confiées autrefois à l'Administration du transport aérien. Si l'on tient compte de ce transfert, les dépenses de fonctionnement ont augmenté uniquement de 9.4 millions de dollars, soit 4.7 p. 100.

Ces chiffres reflètent le programme de restrictions présentement en vigueur et grâce auquel aucun projet d'envergure nécessitant un financement sur une grande échelle ne paraît dans le budget de cette année. Au cours des prochaines années, nous chercherons en premier lieu à accroître la productivité de nos ressources actuelles et à réviser de façon constructive nos propres activités.

J'attire l'attention du comité sur le dépliant qui vous a été distribué et qui a été préparé en réponse à vos observations.

**M. Forrestall:** J'invoque le Règlement. Ces dépliants n'ont pas été distribués à tous les membres du comité. Du moins, je n'en ai pas, et j'aurais été ravi d'en avoir un exemplaire il y a une ou deux semaines. Je tenais à faire cette mise au point.

**Le vice-président:** Je crois qu'ils ont été mis à la disposition de tout le monde, mais nous verrons certainement à ce que vous en ayez un exemplaire.



[Texte]

**Mr. Forrestall:** Once again, the government's attitude towards the opposition, Mr. Chairman. Fine; I get it 10 minutes after the meeting starts. It is a good thing you are not the minister or I would give you hell.

**Mr. Sinclair:** I apologize for that, Mr. Forrestall. I had thought not only had we provided copies to all the members who were at the first meeting of this Committee on Transportation Estimates, but we had provided extra copies at that time for distribution to other members of the Committee. We apologize for not sending one directly to you.

• 2015

I would recommend to your attention this booklet which we have prepared as a response to comments made by yourselves and others as to the desirability of a more complete information picture than is traditionally provided by the Main Estimates format. We would recommend this booklet for your retention and further use.

I think that is all the remarks I would make at this time, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Sinclair.

The first questioner is Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I hope the Parliamentary Secretary is in good form because I may touch, from time to time, in the next few minutes, on matters that move back and forth and in and out of policy areas but, at the same time, I think that as we start on the Main Estimates, it is very difficult not to sometimes cross back and forth. But I am sure the Administrator will protect his own flanks, and mine, too, and know that I will not pursue areas that are obviously in the areas of policy.

And may I say at the outset that while I did not receive one of these booklets, I did have a chance, briefly, in the House two or three days late last week to glance at it and I commend yourselves and the Public Accounts Committee, who had some small role to play in the development of this, as I think it is excellent. I hope that we can, as time goes by, suggest ways in which you can improve it, with the hope that, sooner or later, there would not be any necessity for a Member of Parliament to place upon the Order Paper questions that require information that, in a very substantial way, this has gone after the responsibility of supplying.

Mr. Chairman, I want to touch, probably, on three broad areas tonight. The first one has to do with shipping policy and it arises out of the background papers and documentation that was made available during the course of the debate on the question as to whether or not Canada would pursue, at this point in time, a more active policy of involvement offshore.

It seems to me that one of the very clearly stated factors in the government's decision not to support the development of the Canadian deep-sea merchant marine was, and I quote:

The economic implications of a diversion of scarce national resources into deep-sea shipping.

[Traduction]

**M. Forrestall:** Voilà bien, encore une fois, l'attitude du gouvernement envers l'Opposition. J'ai reçu un exemplaire dix minutes après le début de la réunion. Vous avez de la chance de ne pas être le ministre car je vous en aurais fait voir.

**M. Sinclair:** Je m'excuse, monsieur Forrestall. Je croyais que nous avions non seulement fourni des exemplaires à tous les députés présents à la première réunion du comité sur le budget du ministère des Transports, mais que nous avions aussi fourni des exemplaires supplémentaires pour ceux qui en étaient absents. Nous nous excusons de ne pas vous en avoir envoyé un directement.

Je vous recommande ce dépliant que nous avons préparé après que certains eurent exprimé le souhait d'obtenir des renseignements plus complets que ceux figurant habituellement dans le Budget des dépenses. Nous vous suggérons de conserver ce dépliant pour pouvoir l'utiliser plus tard.

C'est tout ce que j'avais à dire pour l'instant, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Sinclair.

Je donne tout d'abord la parole à M. Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, j'espère que le secrétaire parlementaire est en forme car il se peut que je m'écarte de temps à autre du sujet pour aborder des questions de politique. Toutefois, il est très difficile de ne pas le faire quand on commence l'étude du budget des dépenses. Je suis sûr cependant que l'administrateur protégera ses arrières, ainsi que les miens, et qu'il se rend compte que je ne m'attarderai pas sur des questions touchant clairement la politique.

Bien que je n'aie pas reçu de dépliant, j'ai quand même eu l'occasion de le consulter rapidement à la Chambre la semaine dernière et je vous en félicite, ainsi que le comité des Comptes publics, qui a eu un certain rôle à jouer. J'espère que nous pourrions proposer des façons de l'améliorer en espérant qu'un jour ou l'autre aucun député ne se verra dans l'obligation d'inscrire au Feuilleton des questions après que les crédits aient été approuvés.

Monsieur le président, j'aimerais aborder trois domaines ce soir. Ma première question porte sur la politique du transport maritime et sur les documents de travail fournis au cours du débat portant sur l'opportunité pour le Canada de s'engager plus activement dans le transport maritime.

Lorsqu'il a décidé de ne pas appuyer l'expansion de la marine marchande hauturière du Canada, le gouvernement a énoncé plusieurs facteurs dont le suivant:

Les répercussions sur l'économie d'un transfert de rares ressources nationales dans la marine marchande hauturière.

## [Text]

And I wonder what the "scarce national resources" are that were referred to in these papers. Did it have to do with expenditures—or what did it have to do with? Obviously it could not have had any reference to the two or three or four billion dollars we pay to offshore cartels to haul our goods in and out. So, I wonder what the scarce national resources are.

I want to ask—and there are only two or three basic questions about this so perhaps I will leave them with you—I would like to have some explanation, if I could, with regard to the proposed designation of Canadian shipping lines. How is this kind of designation supposed to, in essence, protect our Canadian interest? Would it not have the effect of resulting in present Canadian owners continuing to go offshore for the purpose of registering their vessels? Would it not directly or indirectly lead to the real possibility of job loss in our merchant marine, with a consequent loss of jobs in the related industries of shipbuilding and tacks repair, and I suppose, if you follow that right down the line, all the way down to the loss of tax revenue. I wonder if the administrator could tell us just exactly what was meant by the term, "the economic implications of the diversion of scarce national resources", and second, some explanation with regard to the proposed designation of Canadian shipping lines.

• 2020

**Mr. Sinclair:** Yes, Mr. Chairman. Thank you. With regard to the diversion of scarce resources, it is commonly known that the world shipping industry, as well as the world shipbuilding industry, is in a considerable economic downturn and that this is probably not the appropriate time for new entries into a shipping market. Should there be any direction towards a Canadian merchant marine at this time, it would probably have to be nurtured with a considerable amount of investment, either of a initial nature or perhaps of a continuing nature, if the venture was once entered into and then was forced to meet the kind of competition that currently exists in world shipping circles.

With regard to the point concerning the proposed designation of Canadian shipping lines, this bears primarily on the fact that there are, at the present time, several Canadian operators who have chosen to operate under foreign flag, and who have developed business relationships and markets in various parts of the world. These markets are at the present time being subjected to some considerable pressure by other governments and foreign shipping lines, with a view to cutting out those Canadian operators who are currently operating under foreign flags. The insertion of this kind of provision, which is also envisaged in the UNCTAD code of conduct for liner conferences, provides a means by which those particular operators can gain some benefit of Canadian support and not be forced out of existing trades in which they participated for some considerable period of time.

With respect to the third question which you raised regarding job loss in our merchant marine, I am sure the honourable member is quite well aware that at the present time we do not really have an ocean-going merchant marine, and starting from a zero position then there really is not a question of a job

## [Translation]

Je me demande de quelles «rares ressources nationales» il s'agit. S'agit-il des dépenses? Il ne s'agit évidemment pas des 2, 3 ou 4 milliards de dollars que nous versons à des cartels étrangers pour le transport de nos marchandises. Je me demande donc quelles sont ces rares ressources nationales.

Je laisse tomber deux ou trois questions fondamentales que je pourrais poser là-dessus pour vous demander des explications sur la désignation proposée des lignes de navigation canadienne. Comment cette désignation pourra-t-elle protéger nos intérêts? Les propriétaires canadiens ne continueront-ils pas, malgré cette désignation, à enregistrer leurs navires à l'étranger? Cela n'entraînerait-il pas directement ou indirectement une perte d'emplois dans notre marine marchande, avec une perte conséquente d'emplois dans les industries connexes de la construction et des réparations maritimes, et si on veut aller encore plus loin, une perte de recettes fiscales? L'administrateur peut-il nous dire précisément ce que signifie l'expression «les répercussions sur l'économie d'un transfert de rares ressources nationales» et nous expliquer aussi la désignation proposée des sociétés maritimes canadiennes?

**M. Sinclair:** Oui, monsieur le président. Merci. Quant au transfert de ressources rares, il est reconnu que l'industrie mondiale de la navigation maritime, aussi bien que celle de la construction maritime, souffrent d'un ralentissement économique important, et que le moment est mal choisi pour faire des percées dans le marché de la navigation maritime. Toute initiative pour établir une marine marchande canadienne, en ce moment, nécessiterait des mises de fonds importantes, et peut-être même de nature permanente, une fois l'affaire lancée, si la marine marchande devait faire face à la concurrence qui existe actuellement dans la navigation maritime sur le plan mondial.

Au sujet de la désignation proposée des sociétés maritimes canadiennes, il faut signaler, qu'en ce moment, plusieurs exploitants canadiens ont choisi d'œuvrer sous un pavillon étranger, et qu'ils ont déjà établi des marchés dans diverses parties du monde. Ces marchés sont soumis à de fortes pressions de la part des autres gouvernements et des sociétés maritimes étrangères, afin d'éliminer les exploitants canadiens qui battent pavillon étranger. L'insertion d'une telle disposition, qui est aussi envisagée dans le Code de conduite pour les conférences de paquebots de la CNUCED, prévoit que ces exploitants pourront profiter de l'appui du Canada, et ne seront pas obligés de se retirer du commerce actuel qu'ils font depuis longtemps.

Quant à votre troisième question, concernant la perte d'emplois dans notre marine marchande, je suis certain que l'honorable député sait très bien qu'en ce moment nous n'avons vraiment pas une marine marchande hauturière, et qu'étant donné cette situation, il n'est pas question de perte d'emplois,



## [Texte]

loss situation, either in the merchant marine per se or in the shipbuilding industry, because the Canadian shipbuilding industry, at the present time, is building virtually nothing for foreign trades, and certainly not for Canadian deep-sea operators.

**Mr. Forrestall:** Good God! Where is the Minister?

That is an incredible answer. I just simply accept it, but it is an incredible answer.

Mr. Chairman, could I ask the administrator this: who says that the development of an offshore fleet would require, I think in your words, a substantial ongoing investment, and I gather you are talking about operational investments, and so on and so forth; who says that is so?

**Mr. Sinclair:** There have been various studies done within government that indicate that is a probable result.

**Mr. Forrestall:** But who? Not just they, but who? Is that what the Dominion Marine Association says? Is that what the Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association say? Who are the other industrial institutional people? To the best of my knowledge, they are saying quite the opposite; that in fact that is not what is required. Indeed, 75 per cent of your paper directed itself almost on the basis of complete acceptance of that; it was only in your conclusions that you seemed to suggest that we should not go into it now.

• 2025

But just specifically who says we would have to make a substantial investment? I am quite serious; I am not being facetious at all. I just have not run across any serious treatment of Canada's moving into offshore activity. Indeed, the Dominion Marine Association says the last thing they want is operational subsidy. They want some tax breaks; they want some deferrals for new investment; they want four or five things. But they are not talking about substantial ongoing investments. It is not quite enough to say the studies show it. What studies show it and who says it?

**The Vice-Chairman:** This will be your last question for this round, Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Well, I think we probably have most of the studies, unless there are other background studies we are not in possession or seized of.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, the honourable member is quite correct when he refers to the comments and the propositions which have been put forth by the Dominion Marine Association and others in support of their position that there should be an investment at this time in a Canadian merchant marine. However, in those submissions the various industry associations point out the need for various kinds of incentives or assistance programs in the form of accelerated depreciations, loan guarantees . . .

**Mr. Forrestall:** Yes, they do. But that does not cost us anything.

**Mr. Sinclair:** Well, I suppose you can . . .

**Mr. Forrestall:** As you say, if you do not have . . .

## [Traduction]

soit dans la marine marchande proprement dite, ou dans l'industrie de la construction maritime, car cette industrie canadienne actuellement ne construit rien pour le marché étranger, et certainement rien pour les exploitants de haute mer du Canada.

**M. Forrestall:** Mon Dieu! Où est le ministre?

C'est une réponse incroyable. Je ne peux faire autre chose que de l'accepter, mais c'est une réponse incroyable.

Monsieur le président, l'administrateur pourrait-il répondre à cette question: qui dit que le développement d'une flotte de haute mer requerrait, selon vos termes, un investissement permanent important, et je dois supposer que vous parlez des investissements d'exploitation, etc., etc.; Qui dit cela?

**M. Sinclair:** Plusieurs études faites par le gouvernement indiquent que ce serait sans doute le résultat.

**M. Forrestall:** Mais qui? Précisez s'il vous plaît. Est-ce le dire de la *Dominion Marine Association*? Sont-ce les dires de la *Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association*? Quelles sont les autres personnes intéressées? A ma connaissance, elles disent le contraire, qu'en fait, ce n'est pas de cela dont il s'agit. Aussi, 75 p. 100 de votre document se fondent sur une acceptation complète de cette hypothèse, mais dans vos conclusions, vous semblez dire qu'on ne devrait pas s'y lancer maintenant.

Alors qui précisément dit qu'il faudra faire un investissement important? Je suis très sérieux; je ne suis pas facétieux. Je n'ai jamais vu un document qui traitait sérieusement de la possibilité que le Canada se lance dans cette activité en haute mer. En fait, la *Dominion Marine Association* dit qu'elle n'est pas du tout intéressée par des subventions de fonctionnement. Elle veut des avantages fiscaux; elle veut des reports de l'impôt sur les nouveaux investissements; elle veut quatre ou cinq différentes choses. Mais il n'est pas question d'investissements permanents importants. Cela ne suffit pas de dire que les études indiquent que c'est ainsi. Quelles études, et par qui?

**Le vice-président:** Ce sera votre dernière question pour ce tour, monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Je crois que nous avons vu la plupart des études, à moins qu'il y ait des études de fond que nous ne possédons pas, ou dont nous ne sommes pas saisis.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, l'honorable député a raison quant aux observations et aux propositions avancées par la *Dominion Marine Association* et d'autres à l'appui de leur proposition qu'on devait investir maintenant dans une marine marchande canadienne. Toutefois, dans leurs mémoires, les différentes associations de l'industrie signalent le besoin de différents programmes d'aide ou d'encouragement sous forme de dépréciation accélérée, de garanties sur les prêts . . .

**M. Forrestall:** Oui, elles les demandent, mais cela ne nous coûte rien.

**M. Sinclair:** Je suppose que vous pouvez . . .

**M. Forrestall:** Comme vous dites, s'il n'y a pas . . .

## [Text]

**Mr. Sinclair:** ... argue on both sides of that coin.

**Mr. Forrestall:** Well, that is my point. You can argue on both sides. You happen to be stuck on one side, and delightfully, I am on the other.

I will pass. Put me down for the next round.

**The Vice-Chairman:** Your name is on for the next round.

Mr. Portelance.

**M. Portelance:** Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse, je pense, à M. Franche. Elle concerne le port de Montréal et en particulier une section du port de Montréal. Je crois que l'an dernier on a décidé d'aller de l'avant avec un projet qui s'appelle le quai Racine. J'aimerais savoir ce qui a été fait à ce jour et à quel moment ce quai-là pourrait être mis à la disposition des compagnies qui veulent l'utiliser. Dans combien de temps?

**M. Franche (président du Conseil des ports nationaux):** Merci, monsieur le président.

En ce qui concerne la deuxième partie de la question, si vous me le permettez, le quai devrait être prêt à la fin de 1981, au mois d'octobre environ, si les cédules sont maintenues tel que présentement.

En ce qui concerne les dépenses faites pour le quai Racine, nous avons dépensé à ce jour six millions deux cent mille dollars, et nous prévoyons dépenser environ \$6,700,000 dans l'année budgétaire en cours.

**M. Portelance:** Et le coût prévu du quai au complet pour 1981 ce sera quoi?

**M. Franche:** Le coût estimé, monsieur le président, est de 20 millions de dollars dans le moment. Et cela en dollars constants; il faut prévoir un certain montant à cause de l'inflation, ce qui devrait probablement monter en tout et pour tout aux environs de 23 ou 24 millions de dollars.

**M. Portelance:** Une autre question, monsieur Franche, en ce qui concerne le port de Montréal. A-t-on déjà fait une étude des terrains qui pourraient être mis à la disposition du port? Le sud de la rue Notre-Dame devrait, quant à moi, être industriel d'un bout à l'autre. Or je sais qu'il y a des résidences situées dans ces limites-là. Est-ce que le port de Montréal, ou l'administration, a déjà fait une étude quant à la possibilité d'expropriation pour avoir ce terrain additionnel?

**M. Franche:** Monsieur le président, en réponse à la question de M. Portelance, je dirai que le port de Montréal a seulement commencé à regarder la possibilité d'acheter des terrains à l'arrière ou dans la région du quai Racine, là où des ventes peuvent être possibles, afin de prévoir un arrière-terrain pour les conteneurs. M. Portelance est peut-être encore plus familier que moi avec le secteur, mais je ne crois pas que ce coin touche les résidences, à ce moment-ci, dans le secteur à l'étude.

• 2030

**M. Portelance:** Donc, on peut croire que l'étude n'est pas terminée?

**M. Franche:** Elle n'est pas terminée, c'est exact. Ils en sont à étudier les coûts, les valeurs et les possibilités d'achat pour préparer un programme d'ensemble.

## [Translation]

**Mr. Sinclair:** ... regarder les deux côtés de cette question.

**M. Forrestall:** C'est exactement ce que je veux dire. Vous vous trouvez d'un côté, et moi, heureusement, je suis de l'autre.

Je m'arrête ici. Inscrivez-moi au second tour.

**Le vice-président:** Vous êtes inscrit au second tour.

Monsieur Portelance.

**Mr. Portelance:** Thank you, Mr. Chairman.

My question, I think, is for Mr. Franche. It concerns the Port of Montreal, and a particular section of the port. I believe that last year, it was decided to go ahead with a project called the Racine pier. I would like to know what has been done up to now, and when that pier will be made available to the companies who wish to use it. In how much time?

**Mr. Franche (Chairman, National Harbours Board):** Thank you, Mr. Chairman.

In regard to the second part of your question, if I may answer in that order, the pier should be ready at the end of 1981, probably in October, if the schedules are maintained.

As to the expenditures for the Racine Pier, we have spent \$6,200 million to date and we expect to spend about \$6.7 million in the current fiscal year.

**Mr. Portelance:** What is the estimated cost of the completed pier in 1981?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, the estimated cost is \$20 million, as of now. This is in constant dollars: we must therefore provide for inflation, which would probably bring the over-all cost to about \$23 million or \$24 million.

**Mr. Portelance:** I have another question concerning the Port of Montreal, Mr. Franche. Have any studies been made regarding the land which might be made available to the port? In my opinion, the south side of Notre Dame Street should be turned into industrial lands from one end to the other. I know that there are some residences within those limits. Has the Port of Montreal, or its administration, ever made a study as to the possibility of expropriating some additional land?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, Mr. Portelance, the Port of Montreal has only now begun to consider the possibility of purchasing lands behind and in or about the Racine Pier, where it might be possible, in order to provide some space for containers. Mr. Portelance is more familiar than I am with this sector but I do not think it contains homes at the moment.

**Mr. Portelance:** The study is not finished though?

**Mr. Franche:** It is not. The people involved are studying the costs, the value of the properties and the possibility of buying within a comprehensive plan.



[Texte]

**M. Portelance:** Merci, monsieur le président.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, in looking at the document, which was provided to us by the Minister of Transport when the estimates were introduced, dealing with the St. Lawrence Seaway Authority, Table 32, could we have some projected figures to reflect the planned increase in tolls? I am not sure just to what degree the increased tolls are reflected in the 1979-80 estimates; I am not sure whether or not the 50 per cent increase is reflected there. If so, perhaps that could be clarified. Also, could you give us an estimation of the impact of the 75 and 100 per cent increases in terms of the bottom line, both the revenue and the bottom line figures perhaps?

**Mr. Sinclair:** Yes, Mr. Chairman, the first toll increase was implemented on April 1, 1978 and amounted to 50 per cent of the total planned increase. That amount is, in total, reflected in the 1978-79 forecast results.

**Mr. Mazankowski:** And in the 1979-80 I suppose.

**Mr. Sinclair:** And in the 1979-80. Furthermore the additional 25 per cent which is to be implemented on April 1 of this year is reflected in the 1979-80 estimates.

**Mr. Mazankowski:** 1979-80, okay.

**Mr. Sinclair:** The final 25 per cent will be reflected in the 1980-81 estimates.

**Mr. Mazankowski:** Can you give me a figure on that?

**Mr. Sinclair:** A figure on—?

**Mr. Mazankowski:** A figure on the 1980-81 projected estimate.

**Mr. Sinclair:** We would estimate that it would add probably about \$6-to-\$7 million to the revenue figure.

**Mr. Mazankowski:** Giving you a bottom line operating profit of what figure?

You are showing 1,564 here in 1979-80.

**Mr. Sinclair:** My rough guestimate would be for 1980-81 we would show a profit of about \$5-to-\$6 million.

**Mr. Mazankowski:** So we are projecting a profit of \$5-to-\$6 million in the operations of the St. Lawrence Seaway by 1980-81. Is that correct?

**Mr. Sinclair:** That is approximately correct, yes.

**Mr. Mazankowski:** Based upon the assumptions.

There are some who would argue whether in fact the total increases are needed and there are some who would argue that there should be a greater degree of consultation, something in the form of a public hearing, before the balance of the increases are instituted.

Might I ask you to explain the item in the 1977-78 column having to do with the deferred planning costs of \$4,442,000; that figure which is thrown in there, really rather dramatically affects the loss picture of the 1977-78 operations. Could you give to the Committee some breakdown or some explanation for that?

**Mr. Sinclair:** Yes, Mr. Chairman, that amount was the result of an accumulation of costs related to studies and work that were done in the 1960s regarding the possible develop-

[Traduction]

**Mr. Portelance:** Thank you, Mr. Chairman.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'examine le document qui nous a été fourni par le ministre des Transports lors du dépôt des prévisions budgétaires. Je me demande si au tableau 32 concernant l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent les prévisions ne devraient pas refléter les augmentations anticipées des droits de péage. Je ne sais pas si elles le sont pour 1979-1980. Il m'est impossible de dire s'il est tenu compte de l'augmentation de 50 p. 100. Il faudrait donc préciser ce point. J'aimerais également avoir une évaluation des effets de cette augmentation de 75 p. 100 sur les revenus et sur le solde final.

**M. Sinclair:** La première augmentation des droits de péage est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1978 et a été de l'ordre de 50 p. 100 de l'augmentation totale prévue. Les résultats sont reflétés dans les totaux de 1978-1979.

**M. Mazankowski:** Et dans ceux de 1979-1980, je suppose.

**M. Sinclair:** En effet. L'augmentation supplémentaire de 25 p. 100 qui est prévue pour le 1<sup>er</sup> avril de cette année est reflétée dans les chiffres de 1979-1980.

**M. Mazankowski:** Dans les chiffres de 1979-1980, donc.

**M. Sinclair:** La dernière augmentation de 25 p. 100 se fera sentir dans les prévisions budgétaires de 1980-1981.

**M. Mazankowski:** Vous pouvez me citer des chiffres à cet égard?

**M. Sinclair:** Les chiffres . . . ?

**M. Mazankowski:** Des projections pour 1980-1981.

**M. Sinclair:** Nous nous attendons à ce que les revenus soient haussés de 6 ou 7 millions de dollars.

**M. Mazankowski:** Ce qui donnerait un profit d'exploitation de combien, en définitive?

Pour 1979-1980, il est indiqué 1.564.000.

**M. Sinclair:** En gros, nous pourrions réaliser un profit de 5 ou 6 millions de dollars en 1980-1981.

**M. Mazankowski:** Vous prévoyez donc un profit d'exploitation de 5 ou 6 millions de dollars pour l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent en 1980-1981?

**M. Sinclair:** A peu près.

**M. Mazankowski:** Il s'agit évidemment de projections.

Certains se demandent si ces augmentations sont vraiment nécessaires, si elles ne devraient pas être précédées de consultations, d'audiences publiques, avant d'être appliquées.

Par ailleurs, je vous demanderais de bien vouloir expliquer les \$4,442,000 au titre des coûts de planification différés dans la colonne de 1977-1978. Ce montant augmente considérablement la perte indiquée en 1977-1978. Pouvez-vous expliquer au comité ce qu'il en est?

**M. Sinclair:** Ce montant a trait aux coût accumulés pour effectuer des études et des travaux au cours des années 1960 en vue de l'aménagement d'un nouveau canal. Ces coûts sont

[Text]

ment of the new canal. Those charges and deferred costs have been carried on the accounts of the St. Lawrence Seaway ever since that particular time, and in concert with discussions with the Auditor General's staff, it was felt that there was very little of a continuing asset value which would be properly reflected on the accounts of the Seaway, and at their suggestion, with which the St. Lawrence Seaway concurred, the amount was written off in the 1977-78 fiscal year.

• 2035

**Mr. Mazankowski:** Why would it have been taken into account in the one year, because it certainly distorts the actual operating picture? And I must say that I suppose it assisted in making the case for higher tolls. Supposing that had been cut in half and spread out over a period of time, or you say it occurred in the sixties. It is rather strange that it should be taken into account as an expenditure in the 1977-78 in one fell swoop. If it had been broken up, say, over a four-year period, it certainly would have had a major reflection on the bottom line.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I would like, with respect, to disagree with the honourable member because the writing off of that particular asset in no way contributed to the calculation or the determination of what the toll structure should be in the St. Lawrence Seaway. That was merely the reflection of an asset that in the opinion of the Auditor General's staff had no continuing value and should not continue to be reflected on the balance sheet and so was reflected as an extraordinary charge in that single year. It had no reflection or no determination in the amount of the toll structure proposed.

**Mr. Mazankowski:** Well, is it not true, though, that taking into account that \$4.442 million in the year 1977-78 had a very significant impact upon the loss picture which, if that had not been taken into account, as I read the figures, the operations would have shown a profit rather than a loss in that particular year. Is that not correct?

**Mr. Sinclair:** No, sir.

**Mr. Mazankowski:** Why not?

**Mr. Sinclair:** The amount of the loss for that particular year was some \$20 million.

**Mr. Mazankowski:** Unless I cannot read, it looks to me like \$2.647 million.

**Mr. Sinclair:** That figure of a loss of \$2.647 million is after taking into account government appropriations of some \$19.312 million which were used to cover various operating costs of the St. Lawrence Seaway.

**Mr. Mazankowski:** I see. What you are saying, then, is that that government appropriation is no longer required as a result of the reflection of the increased tolls.

**Mr. Sinclair:** That is correct, sir.

**Mr. Mazankowski:** There is a concern over the fact that the impact of the toll increases weighs too heavily upon the bulk cargo commodities and that the general cargo commodities are not really paying a fair amount in relationship to the value of the commodities being shipped vis-à-vis the bulk cargo, and I think that it is fair to say that the Great Lakes Waterways Development Association have made that point and have made

[Translation]

des coûts qui avaient été différés et qui ont été portés au compte de la voie maritime du Saint-Laurent depuis. En consultation avec le personnel du vérificateur général, il a été décidé qu'il n'y avait pas lieu de continuer à les indiquer comme élément d'actif dans les comptes de la voie maritime de sorte qu'ils ont été radiés pour l'année financière 1977-1978. L'administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été d'accord.

**M. Mazankowski:** Pourquoi ont-ils été inclus au départ? Le déficit d'exploitation s'accroît ainsi considérablement. Je suppose qu'on a pu se servir de ce déficit pour faire valoir que les droits de péage devaient être augmentés. Ces coûts auraient pu être répartis sur un certain nombre d'années. Vous dites qu'ils ont été occasionnés au cours des années 1960. Il est étrange qu'ils soient inscrits en bloc comme passif pour 1977-1978. S'ils avaient été répartis sur une période de quatre ans, par exemple, le déficit aurait été tout autre.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je ne suis pas d'accord avec l'honorable député puisque la radiation de ce montant de l'actif n'a absolument rien eu à voir avec le calcul ou l'établissement des droits de péage dans la voie maritime du Saint-Laurent. Il s'agit simplement d'un montant d'actif qui, de l'avis du Vérificateur général n'a plus de valeur et ne doit plus être reflété dans le bilan. C'est ainsi que le montant a été considéré comme une perte au cours de cette année financière. Il n'a rien eu à voir avec la structure proposée des droits de péage.

**M. Mazankowski:** Il n'en demeure pas moins que ces 4.442 millions de dollars ont considérablement augmenté les pertes au cours de l'année financière 1977-1978. N'eût été de ce montant, il y aurait eu profit d'exploitation plutôt que déficit. Vous êtes bien d'accord?

**M. Sinclair:** Non.

**M. Mazankowski:** Pourquoi?

**M. Sinclair:** Le montant du déficit au cours de cette année s'élève à quelque 20 millions de dollars.

**M. Mazankowski:** Sauf erreur, il est indiqué 2.647 millions de dollars.

**M. Sinclair:** Ce déficit de 2.647 millions de dollars tient compte de crédits du gouvernement de 19.312 millions de dollars à l'égard des coûts d'exploitation de la voie maritime du Saint-Laurent.

**M. Mazankowski:** Je vois. Et ces subsides du gouvernement ne sont plus nécessaires par suite de l'augmentation des droits de péage.

**M. Sinclair:** C'est exact.

**M. Mazankowski:** On prétend que l'augmentation des droits de péage se fait trop aux dépens des marchandises en vrac par rapport aux marchandises générales. On estime que le transport des marchandises générales ne fait pas sa part compte tenu de la valeur des cargaisons. La *Great Lakes Waterways Development Association* a d'ailleurs fait valoir cet argument



[*Texte*]

representations I am sure to you and indeed to the Minister. Could you elaborate on that?

It seems to me that they have a perfectly valid case here and it also seems to me that the futures operations of the seaway are certainly contingent upon the movement of those bulk cargo commodities, namely grain and iron ore products. Are their representations being considered? Do you believe that they have a valid case, and if so, is any adjustment being made that might more accurately reflect the charges vis-à-vis the value as they have pointed out?

• 2040

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, those comments have been made continuously to us over a period of several years and reflect a point of view of those who primarily transport bulk commodities. I think it is also reasonable to say that those who transport finished commodities in containers or manufactured goods do not necessarily share that opinion. By the time the 1980 toll increases will have been implemented the manufactured products or finished goods will be attracting a tariff of some \$2.15 a ton opposed to approximately 99 cents for most bulk commodities.

**Mr. Mazankowski:** What is the breakdown, roughly?

**The Vice-Chairman:** Your last question, Mr. Mazankowski.

**Mr. Sinclair:** Do you wish me to continue?

**Mr. Mazankowski:** Yes, please. Perhaps in your answer you could give me the breakdown, general versus bulk.

**Mr. Sinclair:** So to some extent the arguments of that association have been taking it into account, to a degree at least. The argument really centres on: do you charge a tariff of tolls for the service provided, namely passing a ship through the canal of a certain size and tonnage, or do you charge tolls based on what the traffic will bear? It is a theoretical argument on which there are also two points of view.

**Mr. Mazankowski:** That is what they call discriminatory pricing, is that not true?

**Mr. Sinclair:** No matter which side you are on, it would be called discriminatory pricing. The history of the seaway has been that they, to the largest possible extent, try to charge for the service rendered as opposed to charging based on what the traffic will bear.

It should also be remembered that in setting the tariff of tolls the Canadian authorities must in fact negotiate with the U.S. authorities, and it is primarily product destined for U.S. ports that is of the manufactured finished goods variety. So our American friends would not be terribly happy to espouse the arguments put forth by the Great Lakes Waterway Development Corporation.

**Mr. Mazankowski:** What is the breakdown?

**The Vice-Chairman:** That is it.

**Mr. Sinclair:** The breakdown for both sections of the seaway in 1980 will be: 99 cents for bulk cargo; \$2.15 for

[*Traduction*]

et présenté des instances au ministère ainsi qu'au ministre. Pouvez-vous nous donner votre avis sur ce point?

Il me semble que l'argument tient. Je pense que l'avenir de la voie maritime dépend beaucoup du transport des marchandises en vrac, en particulier les céréales et des produits de minerai de fer. Examine-t-on les instances qui ont été présentées? Estime-t-on que l'argument est justifié et au besoin rend-on des mesures pour faire en sorte que la valeur des marchandises entre davantage en ligne de compte?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, il y a maintenant plusieurs années que nous recevons ces instances qui reflètent le point de vue particulier des transporteurs de marchandises en vrac. Inutile de dire que les transporteurs de produits finis en conteneurs et de produits manufacturés ne partagent pas cette opinion. Une fois que les augmentations des droits de péage prévus pour 1980 seront entrés en vigueur, les produits manufacturés et les produits finis seront à \$2.15 la tonne alors que la plupart des produits en vrac seront à environ 99c. la tonne.

**M. Mazankowski:** Vous voulez me donner la ventilation?

**Le vice-président:** C'est votre dernière question, monsieur Mazankowski.

**M. Sinclair:** Vous voulez que je réponde?

**M. Mazankowski:** S'il vous plaît. Je vous demande une ventilation pour les marchandises générales et les marchandises en vrac.

**M. Sinclair:** Dans une certaine mesure, il a été tenu compte de l'argument de l'association que vous avez mentionnée tout à l'heure. Il faut se poser la question, cependant: le droit de péage doit-il refléter le service offert, soit le passage de navires d'une certaine taille ou d'un certain tonnage dans un canal, ou doit-il être aussi élevé que possible? Il y a deux points de vue à ce sujet.

**M. Mazankowski:** C'est ce que l'on appelle des tarifs discriminatoires, n'est-ce pas?

**M. Sinclair:** Les tarifs sont toujours discriminatoires, quel que soit le point de vue qu'on adopte. Tout au long de l'histoire de la voie maritime, on a tenté, dans la mesure du possible, de tenir compte du service rendu plutôt que d'exiger le plus possible.

Il faut se rappeler aussi que, dans l'établissement des tarifs des droits de péage, les autorités canadiennes doivent négocier avec les autorités américaines et que ce sont surtout des produits finis ou manufacturés qui sont envoyés dans les ports américains. Nos amis américains ne sont donc pas prêts à accepter l'argument de la *Great Lakes Waterway Development Corporation*.

**M. Mazankowski:** Quelle est la ventilation?

**Le vice-président:** C'est tout.

**M. Sinclair:** Dans les deux sections de la voie maritime en 1980, le tarif sera de 99c. pour les marchandises en vrac, de

[Text]

general cargo; 72 cents for government aid, food grains and feed grains.

**Mr. Mazankowski:** That answer is okay but I wanted to get the breakdown in tonnage.

**Mr. Sinclair:** The breakdown of the tonnage?

**Mr. Mazankowski:** The breakdown of the tonnage.

**Mr. Sinclair:** Approximately 8 per cent of the total tonnage going through the seaway is general cargo.

**Mr. Mazankowski:** Okay, thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. McCain.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, I do not see anything in these estimates that would indicate that the Government of Canada is ready yet to reimburse the Province of New Brunswick for its investment in the port of Saint John. Have I missed something?

**Mr. Sinclair:** Maybe I could turn that question to Mr. Franche as Chairman of the National Harbours Board.

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, if the honourable member is referring to the \$25 million loan by the Province of New Brunswick, I guess the answer is that he is quite right, there is nothing provided to reimburse that amount.

**Mr. McCain:** Do you have any idea of when that might be accomplished? When do you plan that the province will be reimbursed, or do you plan to reimburse?

**Mr. Franche:** I think the present agreement between the Government of New Brunswick and the National Harbours Board provides for the loan to be reimbursed out of the sharing of the cash flow generated out of the Rodney complex. If I recall well, we have reimbursed the province to date close to \$500,000 and it is reimbursed from year to year depending on the success of the operation. So in a sense it is reimbursed out of the operations of the corporation and is not reflected in the estimates or required from the Government of Canada per se.

• 2045

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, to the same witness, does the same principle apply to the forest products in which, I believe, the province has some money as well?

**Mr. Franche:** The forest products terminal is included in the Rodney Complex, as call it. It is both forest products and the Rodney Terminal which is under lease to Brunterm. Those two facilities are pooled together with the revenues generated less the expenses. And there is a bit of a formula in the agreement that it is shared then 50-50 between the province and the port of Saint John.

**Mr. McCain:** Does that mean that the province is still putting some money in to assist in the operation of those two terminals in that complex?

**Mr. Franche:** The province, Mr. Chairman, is not putting in any money in terms of financial injections since its \$25-million loan to the Corporation. It is the reverse, that the port of Saint John is reimbursing the capital on that debt based on revenue generation.

[Translation]

\$2.15 pour les marchandises générales et de 72c. pour les céréales de consommation et les céréales fourragères bénéficiant de l'aide gouvernementale.

**M. Mazankowski:** Bien, mais je voulais la ventilation du tonnage.

**M. Sinclair:** La ventilation du tonnage?

**M. Mazankowski:** Oui.

**M. Sinclair:** Les marchandises générales comptent pour 8 p. 100 du tonnage total qui passe par la voie maritime.

**M. Mazankowski:** Je vous remercie.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur McCain.

**M. McCain:** Monsieur le président, je ne vois rien dans ces prévisions budgétaires qui montre que le gouvernement du Canada soit prêt à rembourser à la province du Nouveau-Brunswick ses débours pour le port de Saint-Jean. Il y a quelque chose que je n'ai pas vu?

**M. Sinclair:** Je vais demander au président du Conseil des ports nationaux, M. Franche, de répondre à la question.

**M. Franche:** Si l'honorable député fait allusion au prêt de 25 millions de dollars consenti par la province du Nouveau-Brunswick, il a raison, aucun remboursement n'est prévu dans ces prévisions budgétaires.

**M. McCain:** Vous savez quand le prêt sera remboursé, s'il est remboursé?

**M. Franche:** L'entente entre le gouvernement du Nouveau-Brunswick et le Conseil des ports nationaux prévoit que le prêt sera remboursé moyennant partage du flux d'encaisse produit par le complexe Rodney. Si je me souviens bien, nous avons remboursé pris de \$500,000 jusqu'à présent. Le remboursement se fait d'année en année selon les résultats de l'exploitation. Donc, le remboursement est effectué à partir du profit de l'exploitation et n'est pas reflété dans les prévisions budgétaires. Le gouvernement du Canada comme tel n'est pas lié.

**M. McCain:** Le processus est-il le même pour les produits forestiers? Je pense que la province a également investi des fonds à leur égard.

**M. Franche:** Le terminus pour les produits forestiers est inclus dans le contexte Rodney, comme nous l'appelons. Le bail de Brunterm vaut pour le terminus des produits forestiers et le terminus Rodney. Ces deux installations combinent leurs revenus et leurs dépenses. Selon l'entente prévue, la province et le port de Saint-Jean se les partagent à part égale.

**M. McCain:** Dois-je comprendre que la province investit toujours des fonds pour aider à l'exploitation de ces deux terminus du complexe?

**M. Franche:** Monsieur le président, la province n'a pas fait d'autres apports de capitaux depuis son prêt de 25 millions de dollars. C'est plutôt le contraire qui se produit. Le port de Saint-Jean rembourse le capital de la dette selon son revenu.



[Texte]

**Mr. McCain:** Certainly with no interest.

**Mr. Franche:** No interest. It is an interest-free loan made by the Province of New Brunswick to the National Harbours Board.

**Mr. McCain:** What progress is being made on the supplying of reasonable facilities for perishable products in Saint John, Mr. Chairman?

**Mr. Franche:** In the port of Saint John I believe the second forest products shed on Navy Island has just been finished, which will allow for forest products to be handled or transmitted through that terminal and, therefore, free up sheds that were previously used for forest products. I am thinking specifically of the Pugsley south area, the Pugsley sheds, which are heated sheds, and Long Wharf itself which was used.

If the hon. member is thinking of potatoes as perishable products—and I am sure they probably are—this will free up and make those sheds available in that sense. There are no plans at the moment to build new sheds.

**Mr. McCain:** Is there any plan to ensure that they are frost free and that other products will not be put through those terminals to the detriment of the potatoes if they go through there? The opening and closing of doors makes it impossible to keep them up there unless you have additional facilities to make them less susceptible to wind, draughts and cold if doors are open, as they have been, to accept nonperishable products for storage while perishable products were present in the warehouse. It is pretty difficult to keep the two together.

**Mr. Franche:** In that sense you are quite right. However, I think the port, if I recall, installed curtains in front of the doors to prevent, especially in the winter, the cold air from moving into those sheds.

The allocation of shed space, of course, is done by the Harbour Master depending on the goods that are to be transited. I would presume that, as much as possible, depending on the volumes, he will segregate one shed for one type of product versus another shed. If there are periods of the year when you do have excess through-put through those sheds, he may have difficulty in segregating completely. But the curtains that have been installed would at least protect those potatoes to a great extent from freezing.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, I would like to ask if anybody present has any documents or adequate memory to advise how the contract was let for the construction of conveyors. What were the guidelines? Where was it designed? What are the plans for future handling equipment for the perishable sheds?

**Mr. Franche:** It is about two years ago at least. I cannot recall the name of who built it. I think two designs were brought to the National Harbours Board and checked. Subject to maybe supplying more precise information to the hon. member, they were checked by National Harbours Board and the contract awarded. Unfortunately, this evening I do not recall the name of the firm but I can certainly get it.

**Mr. McCain:** Where did the designs come from?

[Traduction]

**M. McCain:** Sans intérêt.

**M. Franche:** Sans intérêt. Il s'agit d'un prêt sans intérêt de la province du Nouveau-Brunswick au Conseil des ports nationaux.

**M. McCain:** Où en est-on pour ce qui est d'installations adéquates pour les produits périssables dans le port de Saint-Jean?

**M. Franche:** Je pense qu'on vient tout juste de terminer un deuxième hangar pour les produits forestiers sur Navy Island. Les produits forestiers passeront maintenant par ce terminus, ce qui libérera les hangars utilisés jusque là à leurs fins. Je songe en particulier au secteur Pugsley south, aux hangars de Pugsley, qui sont des hangars chauffés, ainsi qu'à Long Wharf.

Si l'honorable député songe aux pommes de terre lorsqu'il parle des produits périssables, c'est probablement un produit périssable, je puis lui annoncer que ces hangars seront maintenant disponibles. Il n'est pas question cependant d'en construire de nouveaux pour l'instant.

**M. McCain:** A-t-on pris des mesures pour éviter le gel et faire en sorte que d'autres produits ne prennent pas la place des pommes de terre dans ce terminus? Lorsque les portes des hangars sont constamment ouvertes, la situation devient impossible. Il faut que les pommes de terre soient moins exposées au vent, aux courants d'air et au froid. C'est toujours un problème lorsqu'il y a des produits périssables et des produits non périssables entreposés au même endroit. Les deux ne font pas très bon ménage.

**M. Franche:** Vous avez parfaitement raison. D'ailleurs, je pense que les autorités du port ont fait installer des rideaux devant les portes, afin d'empêcher que l'air froid n'entre dans les hangars, surtout l'hiver.

Pour ce qui est de la répartition de l'espace dans les hangars, c'est le directeur du port qui s'en charge. Je suppose que dans la mesure du possible, selon le volume des marchandises, il tient à regrouper les mêmes marchandises dans les mêmes hangars. Lorsque le trafic dans le port devient trop dense à certaines époques de l'année, il se peut qu'il ait du mal à garder séparées certaines marchandises. De toute façon, les rideaux qui ont été installés doivent protéger grandement les pommes de terre du gel.

**M. McCain:** Je me demande si quelqu'un ici peut indiquer, en consultant les documents ou de mémoire, comment le contrat a été accordé pour la construction des convoyeurs. Y a-t-il eu des directives? D'où venaient les plans? Quels sont les projets pour ce qui est d'autres installations devant servir pour les produits périssables?

**M. Franche:** Il y a au moins deux ans. Je ne peux me rappeler qui l'a construit. Je crois que deux plans ont été proposés au Conseil des ports nationaux mais ils ont été vérifiés. Je pourrais peut-être donner des renseignements plus précis à l'honorable député, mais ils ont été vérifiés par le Conseil des ports nationaux quand le contrat a été accordé. Malheureusement, je ne me rappelle pas ce soir le nom de la société en cause, mais je pourrais certainement l'obtenir.

**M. McCain:** D'où sont venus ces plans?

## [Text]

**Mr. Franche:** I think they came from the supplier and were checked by National Harbours Board. That was at least two years ago; that is why my memory fails right now as to the source of it. I am pretty sure it was the supplier. I would have to check.

**Mr. McCain:** I am not trying to pin you against the wall . . .

**Mr. Franche:** No, no.

**Mr. McCain:** . . . but that was not my understanding of where the designs came from. I thought he was presented with the design and tendered to build as designed. I may be wrong. If I am, perhaps you could correct me at a later meeting or advise the Chairman so he could advise us. I would like to know the source of the plans, what the procedure was for letting the contract and what the plans are to make it work.

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, if I may, since the Committee has another meeting, I believe, scheduled for Thursday morning it will be a pleasure to supply as accurately as possible that information to the hon. member.

**The Acting Chairman (Mr. Loiselle):** Is that agreeable to you?

**Mr. McCain:** Yes.

**The Acting Chairman (Mr. Loiselle):** So you could supply that on Thursday?

**Mr. Franche:** Thursday morning.

**The Acting Chairman (Mr. Loiselle):** Thank you, Mr. Franche.

**Mr. McCain:** Are you shutting me off?

**The Acting Chairman (Mr. Loiselle):** No, no, I was just asking if you were satisfied.

**Mr. McCain:** Yes, that is fine. I could on expect any more.

**The Acting Chairman (Mr. Loiselle):** First thing on Thursday.

**Mr. McCain:** The speed of loading at main ports, which are apparently not as well . . .

**The Acting Chairman (Mr. Loiselle):** Three minutes more.

**Mr. McCain:** . . . equipped as is the Port of Saint John, the speed, the economy and the quality of the work is better. I believe that there has been some work done, Mr. Chairman, by the Harbours Board in this regard. I wonder if they would care to try to make a little report on what is in the future for potato handling in the Port of Saint John, and can they make it work.

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, may I ask the hon. member for just a little bit of clarification? Are you referring to maybe a study or a report the National Harbours Board would have done on ports generally on speed and loading?

**Mr. McCain:** No. It was my understanding that there had been some observation by officials of your department of government that the loading of potatoes in the winter ports of the State of Maine—potatoes were deflected to those ports this year and will unquestionably be deflected there again from Canada—is a result of the economies and the efficiency of the

## [Translation]

**M. Franche:** Je crois qu'ils sont venus du fournisseur et ils ont été vérifiés par le Conseil des ports nationaux. Il y a deux ans, au mois, c'est pourquoi ma mémoire me fait défaut maintenant. Je suis presque certain que c'était le fournisseur. Je devrais vérifier.

**M. McCain:** Je n'essaie pas de vous acculer au mur . . .

**M. Franche:** Non, non.

**M. McCain:** . . . mais je croyais que ces plans venaient d'ailleurs. Je croyais que les plans avaient été présentés au fournisseur et que le contrat avait été accordé en conséquence. J'ai peut-être tort. Si c'est le cas, vous pourriez peut-être me corriger lors d'une réunion subséquente ou prévenir le président qui pourra nous l'apprendre. J'aimerais connaître l'origine de ces plans, quelle a été la procédure d'adjudication du contrat et quelles en sont les modalités d'application.

**M. Franche:** Monsieur le président, si vous me le permettez, puisque le comité se réunira de nouveau jeudi matin, je serais heureux de communiquer à l'honorable député les renseignements les plus précis possibles.

**Le président suppléant (M. Loiselle):** Cela vous satisfait-il?

**M. McCain:** Oui.

**Le président suppléant (M. Loiselle):** Vous pourriez donc nous communiquer ces renseignements jeudi, n'est-ce pas?

**M. Franche:** Jeudi matin.

**Le président suppléant (M. Loiselle):** Merci, monsieur Franche.

**M. McCain:** Mon tour est-il terminé?

**Le président suppléant (M. Loiselle):** Non, je demandais seulement si vous étiez satisfait.

**M. McCain:** Oui, c'est très bien. Je ne pouvais espérer plus.

**Le président suppléant (M. Loiselle):** A la première heure jeudi.

**M. McCain:** A propos de la vitesse de chargement dans les ports, il semble que l'on ne soit pas aussi bien . . .

**Le président suppléant (M. Loiselle):** Vous avez encore trois minutes.

**M. McCain:** . . . équipé que le port de St-Jean, ou la vitesse, l'économie et la qualité du travail sont supérieures. Monsieur le président, je crois que le Conseil des ports a fait certains travaux dans ce domaine. Pourrait-on nous faire un petit rapport de ce qui est prévu dans le domaine de la manutention des pommes de terre au port de St-Jean? Peut-on arriver à un résultat positif?

**M. Franche:** Monsieur le président, le député pourrait-il me donner quelques précisions? Vous parlez peut-être d'une étude ou d'un rapport que le Conseil des ports nationaux aurait rédigé sur les ports en général ou sur la vitesse de chargement.

**M. McCain:** Non. Si j'ai bien compris, certains représentants de votre ministère avaient remarqué que le chargement des pommes de terre dans les ports d'hiver dans l'État du Maine—des pommes de terre ont été détournées vers ces ports cette année et il ne fait aucun doute que la même chose se reproduira encore l'an prochain—est justifié par les économies



[Texte]

organization and operation of those ports. I thought you had observed some of those when they were loading this year, within the last three months.

**Mr. Franche:** I will have to check with the port because to my knowledge, we have not sent anyone to observe that type of loading, unless it was done by the strategic planning group because Mr. Mulder has been involved, of course, in the over-all co-ordination of the handling of potatoes. But I certainly will check that for Thursday morning.

**Mr. McCain:** All right. That will be satisfactory. Now, one more question, Mr. Chairman. What progress is being made for the construction of the wharf for the handling of potash? I believe there have been some approaches made to the board by both the potential mine and the Province of New Brunswick in this regard. What is the state of the negotiations? Will the port facility be ready in time for the production of the mine, and at whose expense will it be done? Is the province going to be required to participate again, or will the Harbours Board assume its proper responsibilities and build the harbour this time?

**Mr. Franche:** If I may just re-check my list and my notes here, Mr. Chairman, just for a minute. There were contracts made with the Port of Saint John by Potash Company of America. What the port is doing right now is that it awarded a contract to FENCO for the total master plan of Saint John being updated. It is one of the elements which have to be answered by that master plan, which will be ready, if I recall well, this summer. The rough estimate, for a potash terminal, depending on where it would be situated would be in the order of \$12 million. At this stage there are not provisions in our program forecast for building such a terminal until negotiations are entered into more directly between the company and the Port of Saint John. If the company decides to go to the Port of Saint John, I think according even to comments lately, the company is looking at the Canso Strait as a possible terminal site; and lately I heard through the press, mainly, they were also looking at the Port of Belledune as a possibility. No decisions have been made by the company itself on where it is going—or the interests of the provincial government on where it should go. We are meanwhile doing the master plan, which will enlighten us: should there be a potash terminal in Saint John, where will it be. So, that is the extent of the discussions which have occurred to date.

• 2055

**Mr. McCain:** Thank you, Mr. Chairman. Second round, please.

**The Acting Chairman (Mr. Loiselle):** Okay, for the second round.

Mr. McRae, now.

**Mr. McRae:** Thank you, Mr. Chairman.

I will use this opportunity when I have Mr. Sinclair and Mr. Quail here at the same time to discuss a matter which is of some concern in our community and which has to do with

[Traduction]

et l'efficacité de l'organisation et du fonctionnement de ces ports. Je croyais que vous aviez observé certains de ces ports lors des opérations de chargement cette année, au cours des trois derniers mois.

**M. Franche:** Je devrai vérifier auprès des administrations portuaires car à ma connaissance, nous n'avons envoyé personne pour observer ce type de chargement, à moins que cela n'ait été fait par le groupe de planification stratégique. Évidemment, M. Mulder a participé à la coordination totale de la manutention des pommes de terre. Je ferai certainement cette vérification d'ici jeudi matin.

**M. McCain:** D'accord. Ce sera satisfaisant. Une dernière question, monsieur le président. Quels progrès sont réalisés dans la construction du quai pour la manutention de la potasse? Si je ne m'abuse, tant la province du Nouveau-Brunswick que la société minière qui pourrait être créée ont présenté des instances auprès du Conseil à ce sujet. Où en sont les négociations? Ces installations portuaires seront-elles prêtes à temps pour le début de la production de cette mine, et qui défrayera les coûts? La province devra-t-elle y participer une fois de plus ou si le Conseil des ports nationaux assumera ses propres responsabilités pour construire le port cette fois?

**M. Franche:** Permettez-moi de revoir mes listes et mes notes un instant, monsieur le président. La Société *Potash Company of America* a signé des contrats avec le port de St-Jean. Les autorités portuaires ont maintenant accordé un contrat à la Société Fenco pour l'ensemble des rénovations du port. C'est là l'une des questions qui doit être réglée par ce plan d'ensemble qui, si je ne m'abuse, doit être prêt cet été. Selon son emplacement, on évalue le coût de ce centre de manutention de la potasse à environ 12 millions de dollars. À l'heure actuelle, rien dans notre programme n'indique qu'il serait possible de construire un tel terminal avant que les négociations soient entamées plus directement entre la Société et le Port de Saint-Jean. Si la Société décide de construire le port de Saint-Jean, je crois que selon les dernières rumeurs, la compagnie envisage d'installer ce terminal dans le détroit de Canso; j'ai appris dernièrement, dans les journaux principalement, qu'on pensait également s'installer au port de Belledune. La Société n'a pas encore décidé où elle s'installerait—le gouvernement provincial n'a donné aucune indication quant à l'emplacement souhaité. En attendant, nous élaborons le plan d'ensemble, ce qui nous aidera à déterminer s'il devrait y avoir un terminal de potasse à Saint-Jean ou ailleurs. Voilà donc un aperçu de la situation actuelle.

**M. McCain:** Merci, monsieur le président. Inscrivez-moi au deuxième tour, s'il vous plaît.

**Le président suppléant (M. Loiselle):** D'accord, vous êtes inscrit au deuxième tour.

M. McRae a la parole.

**M. McRae:** Merci, monsieur le président.

Puisque M. Sinclair et M. Quail sont ici en même temps, je profite de l'occasion pour discuter d'une question qui nous intéresse tous dans nos communautés respectives, à savoir la

## [Text]

harbour police, leasing, and general maintenance—that kind of maintenance—in our harbour.

Not being one of the National Harbours Board harbours, but really rather having our own commission, I think has some advantages, and also some disadvantages. It is very hard to get your finger on this body because it is appointed partly by federal appointment, partly by local appointment, and so on. There have been some changes, and with these changes recently, from the point of view of the city, came some changes in the methods of handling the policing of the harbour.

As I see the role of the harbour police in Thunder Bay—and I am laying this out first because I want to ask how other harbours are handling the same thing—I see their role in ship movements as ensuring that ship movements are handled properly, policing the harbour for crime itself, looking after safety regulations, making sure that boats and so on are in safe condition, and also some search and rescue within the harbour itself. This was the role the harbour police were carrying on. I guess they found it was rather expensive, so they attempted to get out of it. I do not think it is totally resolved at this particular point.

Is this the normal role the National Harbours Board harbours carry on? Or is this broken down into the RCMP handling the policing side of it and the safety regulation side of it? Does Mr. Quail's group handle search and rescue or is it done by one group? I get the feeling when we have five different groups doing it, it gets more expensive, and I am concerned about this.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, perhaps I could start off in responding to the honourable member's statement.

You are quite correct that the Port of Thunder Bay did a reappraisal of their operations, particularly in the policing area, and decided that kind of activity was not really necessary as far as the port operation is concerned, bearing in mind that Thunder Bay is primarily a bulk port. After taking into account some of the experience and the practices followed at other Commission harbours across the country, Thunder Bay decided this continuing role of harbour police was not one they should continue in the future, hearing in mind some of the pressures that they were feeling on their revenue and cost picture.

• 2100

On the practices of policing in various ports across the country, it primarily depends on the kind of cargo handled in the port and the sensitivity of that cargo to crime elements, ranging all the way from the West Coast where, in the Fraser River, the port operates primarily as a landlord operator and does not have any police at all, leaving it to the terminal operators entirely. The Port of Vancouver, just a few miles away, operates on a totally different basis under the National Harbours Board jurisdiction and has a substantial police force because of the nature of the cargo and the kind of operation they conduct at that port. There is no universal port practice. It is really determined by the policing needs of each individual

## [Translation]

police portuaire, la location et l'entretien général—ce genre d'entretien—dans notre port.

Notre port ne dépend pas du Conseil des ports nationaux, et nous avons plutôt notre propre Commission; à mon avis, cela présente certains avantages et certains inconvénients. Il est très difficile d'atteindre cet organisme, car ses membres sont nommés en partie par les autorités fédérales, en partie par la municipalité, etc. Selon la ville, ces récents changements ont entraîné une modification des méthodes de surveillance policière du port.

Je vous expose d'abord le rôle de la police portuaire à Thunder Bay car je veux vous demander comment les mêmes tâches sont accomplies dans d'autres ports. À mon avis, le rôle de la police portuaire est de surveiller le déplacement des navires, d'assurer que ces déplacements se font en bon ordre, de prévenir le crime, de s'occuper des règlements de sécurité, de s'assurer que les navires sont en sûreté, en plus d'effectuer certaines opérations de recherche et de sauvetage dans le port même. C'était là le rôle joué par la police portuaire. On a dû trouver que ces services étaient trop coûteux et on a essayé de les abandonner. Je ne crois pas que toute cette affaire soit résolue à l'heure actuelle.

Est-ce là le rôle habituel joué par le Conseil des ports nationaux? A-t-on confié à la GRC la responsabilité d'assurer la police et le respect des règlements de sécurité? L'équipe de M. Quail s'occupe-t-elle de la recherche et du sauvetage, ou si ce travail est effectué par un autre groupe? J'ai l'impression que nous avons 5 groupes distincts pour occuper ces fonctions, ce qui coûte plus cher; cela me préoccupe.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je pourrais peut-être commencer en commentant la déclaration de l'honorable député.

Il est vrai qu'au port de Thunder Bay, on a fait une réévaluation de ces opérations, particulièrement dans le domaine de la police, et on a décidé que ce genre de service n'était pas nécessaire dans les installations portuaires car il faut se rappeler que Thunder Bay est essentiellement un port de transport en vrac. Après avoir tenu compte des expériences vécues et des pratiques adoptées par d'autres Commissions portuaires au pays, la ville de Thunder Bay a décidé de ne pas maintenir le service de police portuaire dans l'avenir, compte tenu des pressions exercées par les frais par rapport au revenu.

Le type de surveillance policière exercée dans les divers ports du pays dépend essentiellement du genre de marchandises manutentionnées dans ce port et de l'intérêt que ces marchandises pourraient avoir pour les éléments criminels. Par exemple, sur la côte ouest, le port sur le Fraser est sentiellement un propriétaire, et la surveillance policière est confiée entièrement aux exploitants de terminaux. À quelques milles de là, le port de Vancouver fonctionne de façon tout à fait différente, sous la juridiction du Conseil des ports nationaux, et on y trouve une force policière considérable à cause de la nature de la marchandise et des opérations. Il n'existe pas de pratiques universelles dans les ports. Ce service est vraiment



[Texte]

port, determined in turn by the kind of cargo that is handled at the respective ports.

**Mr. McRae:** Who pays, for instance, now for these various things? At one particular point, for instance, the RCMP had a patrol craft in the harbour as well as did the harbour police and then we got down to just the one and now I understand Mr. Quail has a small operation there. Who pays for these things?

What I really am concerned about is, was it cheaper to do it the old way or was it cheaper to do it the old way or was it cheaper to bring in all these other groups and sort of spread it around? Eventually the people of Canada pay. Would it not have been better had the Harbour Commission come along and said, "We have these particular roles; what is the best way to divvy them up? We keep them and you divvy up some money or you want to pick up a piece and you want to pick up a piece". I am worried about this because I think we are paying more and we may be getting less.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, although the Coast Guard had to pick up some additional costs, I think if we were to consider the operation totally on balance, then I would—and we did—agree with the action taken by the Harbour Commission at Thunder Bay that it was one that made some degree of sense.

**Mr. McRae:** What are the costs, Mr. Quail, in your operation? What proportion of the costs would you attribute to, say, Thunder Bay Harbour and what portion would you attribute to other harbours in the area, to the shoreline and along the area?

**Mr. R. Quail (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard):** I would like to step back just one little step. From a ship's safety point of view, you have port wardens to inspect the bulk cargoes, you have ship safety officers there for regulatory enforcement. That is not something new. They have been there for a long time and we do that at ports across the country.

**Mr. McRae:** The Coast Guard does?

**Mr. Quail:** The Coast Guard does that. Nothing has happened in the last year, two years or three years that has changed that; that has been ongoing and it is continuing. I do not know what the complete staff up there is. We have two ship safety officers but I cannot just off the top of my head give you exactly what the breakdown would be, for instance, in ship safety.

**Mr. McRae:** What about small craft?

**Mr. Quail:** Coming to the question of search and rescue, it was agreed, I think we explained, we developed the SAR on a national basis. It was determined on the basis of need that there was a requirement in there for a SAR craft and that the Commission could no longer afford to carry that role any further. In other areas of the country we have crash boats, if that is what you want to call them, located strategically around Canada and it was decided that we would move and put one of those into that location. We have a temporary type

[Traduction]

déterminé par les besoins de surveillance policière dans chaque port particulier, ce qui à son tour est déterminé par le type de marchandises manutentionnées.

**M. McRae:** Qui paye pour ces divers services? Par exemple, à un certain moment, la GRC avait une vedette dans le port, tout comme la police portuaire; puis, nous n'en avons plus eu qu'une seule et maintenant, je crois que M. Quail y a un petit service. Qui paye pour ces choses?

Je veux vraiment savoir si c'était plus économique de procéder de l'ancienne façon ou s'il est plus économique de confier ces responsabilités à tous ces autres groupes et de partager ainsi les tâches? Éventuellement, ce sont les contribuables qui payent. N'aurait-il pas été préférable que le Conseil des ports nationaux dise voici ce qu'il nous faut faire; quelle est la meilleure façon de partager la tâche? Voulez-vous que nous fassions tout le travail et que vous nous remboursiez certains frais ou si vous voulez faire une partie du travail et couvrir une partie des frais? Ces questions me préoccupent car je crois que nous payons plus et que nous avons peut-être un service moindre.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, quoique la Garde côtière ait dû absorber certains frais supplémentaires, je crois que si nous tenons compte de l'ensemble de l'opération, nous conviendrons que les mesures adoptées par le Conseil des ports nationaux à Thunder Bay avaient un certain bon sens.

**M. McRae:** Quel est le coût de votre service, monsieur Quail? Quelle portion de ces coûts est attribuable au port de Thunder Bay, par exemple, et quelle portion serait attribuable à d'autres ports dans cette région, le long de cette rive?

**M. R. Quail (commissaire adjoint, Garde côtière canadienne):** J'aimerais prendre un certain recul. Pour ce qui est de la sécurité des navires, il y a des surveillants de ports qui inspectent les marchandises en vrac et il y a des agents de la sécurité des navires qui s'occupent de l'application des règlements. Il n'y a là rien de nouveau. Ce travail est effectué depuis très longtemps dans tous les ports du pays.

**M. McRae:** Par la Garde côtière?

**M. Quail:** En effet, par la Garde côtière. Au cours des deux ou trois dernières années, il ne s'est rien produit pour modifier cette procédure qui est toujours en cours. Je ne sais pas exactement quel est notre effectif là-bas. Je sais que nous avons deux agents de sécurité des navires, mais je ne peux vous dire au pied levé le nombre exact d'employés qui s'occupent de ce service.

**M. McRae:** Qu'en est-il des petites embarcations?

**M. Quail:** Abordons la question de la recherche et du sauvetage. Je crois que nous avons expliqué qu'on avait convenu d'élaborer le programme de recherche et de sauvetage à l'échelle nationale. Compte tenu des besoins, on a déterminé qu'il était nécessaire d'avoir un navire de recherche et de sauvetage et que la Commission ne pouvait plus se permettre d'assurer ce rôle. Dans d'autres régions du pays, nous avons des navires de « naufrage », si on peut utiliser cette expression, qui sont placés à des endroits stratégiques; on a décidé d'instal-

[Text]

of boat in there at the moment. It does not totally meet, we do not think, the requirement both in the harbour and outside the harbour.

Indeed, we have an indication that we would like to be moving and it is part of the economic stimulation package to build a 40-foot crash boat which would be placed there this year; that would have a crew, I think, of about two or three people.

**Mr. McRae:** And it would be able to move out of the harbour?

**Mr. Quail:** Yes, it would.

**Mr. McRae:** What about the enforcement of safety regulations of small craft, keeping enough life jackets and flares and these kind of things that are going to be required?

• 2105

**Mr. Quail:** At the moment the Coastguard officers are not peace officers under the small boat regulations. We would use the craft and we would transport RCMP officers to do that. It is a question that we have under some review at the moment because not only does it apply here, it applies nationally, should we have Coastguard officers as peace officers. At the moment, they are not.

**Mr. McRae:** I am really concerned about this because as a boat owner in the past I must say that I was influenced by the presence of some kind of authority. If they were not there I might have been not nearly as careful as I was and I think a lot of people are this way. At the particular time when the harbour police were doing this they seemed to have had authority and they did it. If there is nobody doing it then people tend not to think about it. Such things as alcohol and so on are the kinds of things where, if there is no police present per se in a harbour, there are some problems that develop.

**Mr. Quail:** As I said, at the moment we, from a Constguard point of view nationally, use the RCMP whenever we want to enforce these regulations. There are other people who are designated as peace officers, any kind of police officer, as a matter of fact.

**Mr. McRae:** Is it not possible to have this designation given to some of your people?

**Mr. Quail:** We are looking at it. I will just tell you that while there are a lot of benefits to it, there are some side effects that once you appoint them as peace officers, eventually you get entangled because they have to go to court, and when they are at court you need more people to back fill behind them to keep running the boats, so there are some other implications to it.

**Mr. McRae:** Fine. Thank you.

**The Acting Chairman (Mr. Loisele):** Your time has finished, Mr. McRae. Mr. Forrestall, please.

[Translation]

ler un de ces navires dans ce port. Pour l'instant, nous avons envoyé un navire temporaire. A notre avis, il ne répond pas entièrement aux besoins, tant dans le port qu'à l'extérieur.

De fait, dans le cadre du programme de stimulation économique, il semble qu'il serait possible de construire un navire de naufrage de 40 pieds qui serait placé dans ce port cette année; il aurait un équipage d'environ 2 ou 3 personnes, je crois.

**M. McRae:** Pourrait-il se déplacer à l'extérieur du port?

**M. Quail:** Oui.

**M. McRae:** Qu'en est-il de l'application des règlements de sécurité sur les petites embarcations, pour ce qui est de garder un nombre suffisant de gilets de sauvetage, de torches et de ce genre d'équipement qui serait nécessaire?

**M. Quail:** Pour l'instant, aux termes des règlements sur les petites embarcations, les gardes côtiers ne sont pas des agents de la paix. Il nous faudrait utiliser le navire et transporter les agents de la GRC pour effectuer ces vérifications. Nous étudions actuellement la question de savoir si nous gardes côtiers devraient être agents de la paix, car cela s'applique non seulement à ce port mais aussi à tout le pays. Actuellement, ils ne jouent pas ce rôle.

**M. McRae:** Cette question me préoccupe vraiment car j'ai moi-même été propriétaire d'une embarcation autrefois, et j'avoue que j'ai été influencé par la présence d'une certaine autorité. Si ces surveillants n'avaient pas été là, je n'aurais peut-être pas été aussi prudent, et je crois que bien des gens agissent de cette façon. A cette époque, la police portuaire semblait avoir une certaine autorité, ce qui était le cas. Si cette surveillance n'existe pas, alors les gens ont tendance à être négligents. S'il n'y a pas de police dans le port, on commence à avoir des problèmes avec l'alcool, etc.

**M. Quail:** Comme je l'ai dit, partout au pays la garde côtière a présentement recours à la GRC sitôt qu'elle doit faire respecter ces règlements. Il y a d'autres gens qui sont désignés au titre d'agents de la paix, de fait n'importe quel agent de police.

**M. McRae:** Ne serait-il pas possible que certains de vos gens reçoivent ce titre?

**M. Quail:** Nous étudions cette possibilité. Je dois vous dire que même si cela présente de nombreux avantages, il y a également des effets secondaires; en effet, si ces gens sont désignés comme agents de la paix, nous aurons éventuellement des problèmes car ils devront se présenter devant les tribunaux, et lorsqu'ils sont devant les tribunaux, il faut plus de gens pour assurer le service et le fonctionnement des navires; il y a donc des conséquences sérieuses.

**M. McRae:** C'est bien. Merci.

**Le président suppléant (M. Loisele):** Votre temps est écoulé, monsieur McRae. Monsieur Forrestall, vous avez la parole.



[Texte]

**Mr. Forrestall:** Thank you, Mr. Chairman. I come back to where we left off this question of designation of Canadian shipping lines. You may understand, Mr. Chairman, that some of the latest, most recent studies show we now have about 50 nations practising some form of cargo reservation or other measures such as bilateral shipping agreements, preferential tariffs, good currency treatment or customs treatment or some other favourable motions which have the net effect of controlling a substantial amount of their own commercial activity and as well, and more important, where the balance goes. I am assuming that which is a very well documented fact, you can go through them from Algeria all the way through them, virtually through the alphabet, is the basis for the quote that appears on 51 of a shipping policy for Canada in the second column, second paragraph and I quote:

The government intends to proceed with legislation to give it broad powers to obtain information and to act where Canadian shipping interests are threatened by the actions of a foreign Government or carrier. Legislation would include the power to permit the designation of "Canadian shipping lines," including companies located in Canada but not operating vessels under Canadian registry, to enable the Government to respond to the requirements of a number of developing countries.

Assuming that those two things are compatible, one being the reason for the other, I come back to my question. Will this not, in your judgment, have the effect of driving even more Canadian operators off shore with their vessels or registry so they can participate in what you tended to describe, and I agree with you that is the effect of it, the UNCTAD arrangement of so-called 40-40-20 or whatever formula would seem applicable or be dictated by country-to-country relationships? Do you honestly not think that would be the effect? The government has stated and presumably it has no intention of backing away for the time being, and I quote:

The Government has concluded that the primary objective of Canadian deep-sea shipping policy should be to ensure the continuing availability of adequate and economic shipping services as part of the overall transportation system . . .

• 2110

and so on and so on.

After full consideration of all the factors involved, the Government has concluded that, in the present circumstances achievement of these objectives does not warrant the provision of new tax or financial measures to support the development of a Canadian deep-sea merchant marine.

I again come back to my question. If we are not going to do it for ourselves, and some 50 nations of the world are doing it

[Traduction]

**M. Forrestall:** Merci, monsieur le président. J'en reviens au point où nous avons laissé cette discussion à propos de la désignations des lignes maritimes canadiennes. Monsieur le président, vous savez peut-être que selon les plus récentes études, environ 50 nations pratiquent une forme quelconque de réservation des marchandises ou d'autres mesures telles les ententes bilatérales de transport, les tarifs préférentiels, les traitements de faveur en matière de monnaie et de douane, et d'autres formes de traitements de faveur, ce qui a pour effet direct de contrôler une partie substantielle de leur activité commerciale et, ce qui est plus important, d'influencer la balance commerciale. Je présume que ces faits sont notoires; tous ces pays, à commencer par l'Algérie et en allant jusqu'à la dernière lettre de l'alphabet ont adopté des pratiques qui sont à l'origine de la politique énoncée à la page 56 du document «Une politique canadienne de transport maritime; je cite le dernier paragraphe de la première colonne:

Le gouvernement a l'intention de prendre des mesures législatives lui permettant d'obtenir l'information et d'intervenir lorsque les intérêts maritimes canadiens sont menacés par des pratiques de gouvernement ou de transporteurs étrangers. Ces mesures incluraient des pouvoirs permettant de désigner des «lignes nationales de transport maritime», qui comprendraient des compagnies établies au Canada mais n'exploitant pas des navires immatriculés au Canada, et permettant au gouvernement de répondre au besoin d'un certain nombre de pays en voie de développement.

En admettant que ces deux choses soient compatibles, l'une justifiant l'autre, je reviens à ma question. A votre avis, cela n'aurait-il pas pour effet d'entraîner un nombre encore plus considérable de lignes canadiennes à l'étranger, avec leurs vaisseaux ou leurs pavillons? Cela leur permettrait de participer à ce que vous avez justement décrit comme étant les conséquences d'une entente de la CNUCED; il s'agit de la formule dite 40-40-20, ou de toute autre formule qui pourrait être imposée par les relations de pays à pays. En toute honnêteté, ne croyez-vous pas que tels seraient les effets de cette entente? Le gouvernement ne semble pas vouloir s'écarter de la déclaration suivante que je cite:

Le gouvernement a conclu que l'objectif premier d'une politique canadienne de transport maritime devrait être d'assurer le maintien d'un service de transport maritime suffisant et économique dans le cadre du système de transport général . . .

Le texte se poursuit.

Ayant considéré tous les facteurs, le gouvernement a conclu que, compte tenu des circonstances actuelles, la réalisation de ces objectifs ne requiert pas l'adoption de nouvelles mesures fiscales pour favoriser le développement d'une flotte marchande canadienne.

J'en reviens à ma question. Près de 50 nations prennent ces mesures fiscales et ce nombre s'accroît. Alors, si nous ne

## [Text]

and doing it increasingly, how are our entrepreneurs and owners and operators to get into the business unless in fact they go off-shore? They are not going to stay here and carry cargo at the direction of the government and pay higher taxes and not enjoy the benefits that are being extended to other nations. It is not going to cost us anything because we are not earning anything from foreign operations now, not a cent. So it is not going to cost us anything.

I just fail to see the logic, and I would like if you could, for the two or three minutes that I have left, direct yourself to that basic question: will this not in fact drive even more of our ships offshore? I think we now have 111 Canadian ships, owned by Canadians, Canadian corporations, registered offshore in countries of convenience, flying under flags of convenience. Are we not going to add more to it?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I could not make any projection as to whether that kind of provision would drive more Canadian companies off-shore. I do not think that provision in itself is a sufficient incentive that it becomes the determining factor as to whether somebody is going to get into the deep sea trades or not. I think the honourable member put the case extremely well in describing the kinds of discriminatory practices that are being engaged in by a substantial number of countries throughout the world. It was to address that problem for those 111 ships he referred to—and I think actually the number is probably about 70 greater than that . . .

**Mr. Forrestall:** It could be.

**Mr. Sinclair:** . . . that are already engaged in those . . .

**Mr. Forrestall:** Many companies have gone offshore and established companies offshore for the purpose of doing . . .

**Mr. Sinclair:** Some of those companies have been experiencing the kind of problems that the member refers to and this provisions is primarily in there to address that kind of problem.

**Mr. Forrestall:** Well, it is easy for me to say it, and I do say it and I reject it.

I wonder whether we could go a little bit further, still in the same area of marine policy. With respect to Arctic shipping and the intention of limiting the shipment of unprocessed or partially processed resources to Canadian registered vessels, is the department in fact in a position to implement this proposal, and can it do it in the coming Arctic shipping season? Can we move to that, to the implementation of that policy, this coming season? If so, perhaps, the Administrator, Mr. Chairman, could tell us what is the estimated increase in the number of Canadian ships that might be used and where we would stand with respect to foreign ships, which, as I understand it, would have to be exempt under that sort of all-inclusive disclaimer if available at reasonable cost.

**The Vice-Chairman:** I think your time is just about up, Mr. Forrestall. You can round up this question and then wait for the answer.

## [Translation]

preons pas ces mesures nous-mêmes, comment les propriétaires de lignes de transport canadiennes pourront-ils se lancer en affaires, à moins de s'exiler à l'étranger? Ils ne resteront sûrement pas ici pour transporter des marchandises selon les règlements du gouvernement, tout en payant des impôts plus élevés et en ne profitant pas des avantages que leur offrent d'autres pays. Cela ne nous coûtera rien puisqu'actuellement nous n'empêchons pas un cent de ces sociétés étrangères. Alors cela ne nous coûtera rien.

Je ne comprends tout simplement pas cette logique, et au cours des deux ou trois minutes qu'il me reste, j'aimerais que vous portiez votre attention sur cette question élémentaire: ces conditions n'auront-elles pas pour effet d'inciter un plus grand nombre de nos lignes à s'installer à l'étranger? A l'heure actuelle, je crois que 111 navires canadiens appartenant à des sociétés canadiennes sont immatriculés avec un pavillon de complaisance. Cette tendance ne serait-elle pas accentuée?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je ne peux prévoir si ce genre de disposition inciterait un plus grand nombre de sociétés canadiennes à s'installer à l'étranger. Je ne crois pas que cette disposition puisse être en elle-même une mesure incitative suffisante pour amener une société à se lancer dans le domaine du transport marchand. A mon avis, le député a très bien illustré la difficulté en décrivant le type de pratiques discriminatoires adoptées par une foule de pays. C'est dans le but de régler les problèmes occasionnés par ces 111 navires dont il a parlé—et de fait je crois qu'il peut en ajouter 70 . . .

**M. Forrestall:** C'est bien possible.

**M. Sinclair:** . . . qui pratiquent déjà ces . . .

**M. Forrestall:** Un bon nombre de sociétés se sont exilées et ont créé des filiales à l'étranger dans le but de . . .

**M. Sinclair:** Certaines de ces sociétés ont connu le genre de problème dont parle le député, et cette disposition vise essentiellement à régler ce genre de problèmes.

**M. Forrestall:** Je rejette totalement cette disposition, et je le dis sans hésiter.

Nous pourrions peut-être pousser un peu plus loin, toujours dans le domaine de la politique du transport maritime. Pour ce qui est du transport maritime dans l'Arctique et de l'intention du gouvernement de limiter le transport de ressources brutes ou partiellement transformées aux navires battant pavillon canadien, le ministère est-il en mesure de mettre en œuvre cette proposition, et peut-il le faire au cours de la prochaine saison de transport maritime dans l'Arctique? Pourrions-nous passer à l'application de cette politique au cours de la prochaine saison? Dans l'affirmative, monsieur le président, peut-être que l'administrateur pourrait nous dire quelle est l'augmentation prévue du nombre de navires canadiens qui pourraient être utilisés? Quelle serait notre situation pour ce qui est des navires étrangers qui, si je ne m'abuse, devraient être exemptés aux termes de ce type de désistement total, si c'était possible à un coût raisonnable?

**Le vice-président:** Je crois que votre temps est presque écoulé, monsieur Forrestall. Vous pourriez résumer cette question puis attendre la réponse.



[Texte]

**Mr. Forrestall:** Well, I will round out the question. What are reasonable costs and who decides? Is it the industry or the government with respect to the Arctic shipping, and in what position does this leave drilling rigs and also the so-called offshore supply vessels?

**The Vice-Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, we are trying to implement that portion of the shipping policy as rapidly as we can. As a matter of fact, discussions are under way at this very moment on that kind of issue. We look forward to an early implementation of that.

• 2115

As to what is meant by reasonable cost, the definition of that term has been assigned to the Shipping Advisory Board, which is an interdepartmental group that I chair and which renders advice on shipping matters to the Minister of Transport; and we hope that that definition would include proper costing in the offering of shipping services to . . .

**Mr. Forrestall:** Bear in mind the problem we had, last fall.

**Mr. Sinclair:** That is right.

We have, in fact, almost a dumping of shipping services on the market now—I am sure that the honourable member is aware of many instances of ships being offered at figures that could be deemed to be below cost—and the inclusion of those words “at reasonable cost” is an attempt to deal with that kind of problem so that Canadian ship operators would have a fair chance to compete in the Arctic environment, and we would provide some stimulus or some nurturing of an infant industry in the Arctic.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall.

I have two more people who want second rounds, Mr. Mazankowski and Mr. Portelance, and then Mr. Baker who has not had a round yet. Mr. Baker, will you wait until we have heard from these other two, since you did come in late?

**Mr. Baker:** All right.

**The Vice-Chairman:** So, Mr. Mazankowski and Mr. Portelance, and then Mr. Baker for a first round.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Sinclair, just to carry on from where we left off, you have left the impression that you consider your tolls, with respect to the St. Lawrence Seaway, to be based upon service provided perhaps more than the value of the commodity being transported. That is a very interesting philosophy. It does not necessarily apply to other modes of transportation. The railways, for example, do engage very deliberately in a discriminatory pricing policy, or charging what the traffic will bear, to use your words. Also, they take into account the matter of meeting offshore competition, and that is one of the ways in which they explain their reduced

[Traduction]

**M. Forrestall:** Je peux bien résumer ma question. Qu'est-ce qu'on pourrait qualifier de coûts raisonnables, et qui prend la décision? En matière de transport maritime dans l'Arctique, les décisions sont-elles confiées à l'industrie ou au gouvernement, et dans quelle position cela place-t-il les plates-formes de forage, de même que ce qu'on appelle les ravitailleurs des installations en haute mer?

**Le vice-président:** Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, nous essayons de mettre en œuvre le plus rapidement possible ce volet de la politique sur le transport maritime. De fait, des discussions sont en cours sur ces questions. Nous prévoyons une mise en œuvre prochaine de ces dispositions.

Quant à ce qu'on entend par coûts raisonnables, la définition de ce terme a été confiée au Conseil consultatif de la navigation, un groupe interministériel dont je suis le président et qui conseille le ministre des Transports en matière de transport maritime; nous espérons que cette définition comprendra une méthode satisfaisante de calcul des prix dans l'offre de service de transport maritime à . . .

**M. Forrestall:** Rappelez-vous les problèmes que nous avons eus l'automne dernier.

**M. Sinclair:** C'est exact.

De fait, dans ce marché, nous faisons presque face à un dumping de services de transport maritime—je suis persuadé que le député est au courant d'un certain nombre de cas où les services de certains navires ont été offerts à des prix inférieurs au prix de revient—et en incluant ces mots «à des coûts raisonnables»—nous essayons de régler ce genre de problème afin que les exploitants de navires canadiens aient une juste chance de faire concurrence dans le domaine du transport maritime dans l'Arctique; nous serions disposés à offrir certains stimulants ou à encourager l'industrie naissante du transport maritime dans l'Arctique.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Forrestall.

Il y a encore deux personnes qui veulent parler au deuxième tour, M. Mazankowski et M. Portelance, puis M. Baker qui n'est pas encore intervenu. Monsieur Baker, voulez-vous attendre que nous ayons entendu ces deux autres intervenants, puisque vous êtes arrivé en retard?

**M. Baker:** D'accord.

**Le vice-président:** Alors, M. Mazankowski a la parole, suivi de M. Portelance, puis de M. Baker, pour le premier tour.

**M. Mazankowski:** Monsieur Sinclair, reprenons où nous nous étions arrêtés. Vous semblez dire que les droits de péage que vous imposez, pour la voie maritime du Saint-Laurent sont fondés sur les services offerts, plus que sur la valeur des marchandises transportées. C'est là une philosophie très intéressante. Elle ne s'applique pas nécessairement aux autres modes de transport. Par exemple, les chemins de fer se livrent délibérément à une politique discriminatoire d'établissement des prix, imposant les frais qu'on voudrait bien payer, pour utiliser votre propre expression. Les chemins de fer tiennent également compte de la concurrence des transporteurs mar-

*[Text]*

freight rates on moving steel from Hamilton to Vancouver: in order to assist in meeting the competition from offshore.

Surely for an institution which works to the general advantage of Canada—and I presume the St. Lawrence Seaway is that—maintaining the competitiveness of our Canadian resource and manufacturing industries is certainly one of the objectives that should be fulfilled; but I am wondering.

It has been pointed out that your department is being afflicted with the challenge of cost recovery—and, of course, we are all concerned about cost. But it has been pointed out that while transits through the St. Lawrence Seaway have been reduced by something like 25 per cent over the last 18 or 20 years, tonnage has increased by roughly 300 per cent; yet, at the same time, expenses have increased in the operations of the St. Lawrence Seaway by some 675 per cent, while general costs over that period of time have increased by some 200 to 220 per cent. It seems to me that if we are going to push this cost recovery thing just too far, we may hurt ourselves in the end.

I am sure my friend, the Chairman, would be very concerned about the impact of increased costs in the movement of grain through the east. There is quite a mood of opinion out west that we should increase the movement of our grain through the ports of Prince Rupert and Vancouver, if we are going to be afflicted with these kinds of harsh costs levelled upon the movement of these bulk commodities, and I think that you are really promoting that idea.

As well, in one of your speeches, you indicated that you are going to have to incorporate some cost recovery policies with respect to navigational aids, dredging and ice-breaking, but that the costs will be distributed fairly, equitably and in a practical fashion. But if 90 per cent of the movement through the Seaway is bulk commodities, I suppose it is fair to assume that the bulk of those costs that are going to be distributed will fall again upon the movement of the bulk commodities, and I just wonder how much that traffic can stand. Are you concerned about it, and where is the break-even proposition?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** In the same way as the present toll structure was investigated, analysed and implemented, that will be the total approach towards any further ventures in cost recovery. I would remind the honourable member that we have stated on many occasions that sensitivity analyses to the increased tolls, studies on those, were done on both sides of the border and concluded that the imposition of the tolls was a reasonable course of action to follow. So the 50 per cent of the toll increase was implemented in the past season and, in spite of a three-month strike in the iron ore mines which significantly impacted the tonnage in the St. Lawrence Seaway, we still wound up the year with an equalling of the record performance of 1977. So the dire forecasts of loss of cargo or loss of volume as a result of the increased tolls not only did not come about, but if we had had normal conditions, namely the

*[Translation]*

chands, et ils justifient leurs tarifs réduits pour le transport de l'acier de Hamilton à Vancouver, en affirmant que cela a pour but de faire face à la concurrence des transporteurs marchands.

Il est certain que pour toute institution au service du Canada—ce qui est le cas de la voie maritime du Saint-Laurent, je présume—le maintien de la position concurrentielle de nos ressources et industries canadiennes devrait être l'un des principaux objectifs visés. Toutefois, je m'interroge.

On a souligné que votre ministère se préoccupe maintenant du recouvrement des frais—évidemment, nous sommes tous préoccupés par les frais. Toutefois, on a souligné qu'alors que le trafic dans la voie maritime du Saint-Laurent a connu une baisse d'environ 25 p. 100 au cours des 18 ou 20 dernières années, le tonnage a augmenté d'environ 300 p. 100; et pourtant, au même moment, les frais d'exploitation de la voie maritime ont augmenté d'environ 675 p. 100, alors que les coûts généraux pour cette période ont augmenté de 200 à 220 p. 100, approximativement. Il me semble que si on insiste trop sur le recouvrement des frais, nous pourrions finalement nous faire du tort.

Je suis persuadé que mon ami le président, serait très préoccupé de l'impact d'une augmentation des frais dans le transport des céréales vers l'Est. Dans l'Ouest, on semble penser de plus en plus que si nous devons être touchés par ces augmentations des frais de transport des marchandises en vrac, on devrait accroître le transport des céréales par les ports de Prince-Rupert et de Vancouver; je crois que vous encouragez cette tendance.

Également, dans l'un de vos discours, vous avez précisé que vous devrez mettre en œuvre une certaine politique de recouvrement des frais pour les aides à la navigation, les opérations de dragage et les brise-glaces, mais les frais seront distribués équitablement et de façon pratique. Cependant, 90 p. 100 des marchandises qui passent par la Voie maritime sont des produits transportés en vrac, aussi est-il juste de supposer que la plus grande partie de ces coûts à distribuer iront au transport des marchandises en vrac. Je me demandais quelle était la situation de ce transport. Vous préoccupe-t-il? Où situe le seuil de rentabilité?

**M. Sinclair:** Monsieur le président.

**Le vice-président:** Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** On déterminera toutes les modalités de recouvrement des coûts de la même manière qu'on a examiné, analysé et mis en application la formule actuelle de péage. Nous avons déjà dit à plusieurs reprises que nous avons effectué des analyses pour déterminer le degré de réactions aux augmentations du péage et les études effectuées des deux côtés de la frontière ont permis de conclure que l'imposition de ces péages était une mesure raisonnable. On a donc mis en application au cours de la saison dernière la hausse du péage de 50 p. 100 et en dépit d'une grève de trois mois dans les mines de fer, dont les répercussions étaient importantes sur le tonnage transporté par la Voie maritime du Saint-Laurent, à la fin de l'année nous avons réussi à égaler le record établi en 1977. Non seulement les sombres prévisions de pertes de cargaisons ou de volume par suite de l'augmentation des péages ne se



## [Texte]

absence of the strike at the iron ore mines, we would have had a very substantial new record tonnage shipment and revenues in the St. Lawrence Seaway in 1978.

I also said in the speech to which you refer that we would examine every step of the way in cost recovery so as not to disturb or disjoint any of the cost-recovery policies that were already in place, and to the extent that we would embark on the beginnings of a cost-recovery program for navigational aids, we would be taking into account the same kind of question that the St. Lawrence Seaway took into account when they came with the decision and with the recommendation for the increased toll structure. We do not intend in any way, shape or form that it be a unilateral imposition or one without total appreciation of the impact that any such policy might have. We would proceed slowly and deliberately with full study of all the implications that were involved before imposing any additional charges.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski. If you want a third round, even if it is only five minutes . . .

**Mr. Mazankowski:** Yes.

**The Vice-Chairman:** I will put you down for a third.

All right, Mr. Portelance, and then Mr. Baker for the first round.

**M. Portelance:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais poser une question à M. Sinclair, en ce qui concerne l'Administration de pilotage. J'ai ici les deux tableaux nos 34 et 35. Je m'aperçois que dans la zone du Pacifique, par exemple, pour 145 employés les dépenses d'exploitation sont de 9,463 mille dollars ce qui donnent une moyenne de \$65,000 par employé. Si l'on regarde la zone des Laurentides, c'est \$57,000; pour les Grands lacs ce serait \$55,000, et l'Atlantique: \$41,000.

Quelle est la raison du coût aussi élevé dans la zone du Pacifique?

**Mr. Sinclair:** It reflects an entirely different pilotage system between what happens in the St. Lawrence and what happens on the Pacific coast. The pilotage trip on the West Coast tends in many ways to be a longer and more costly trip than the one in the St. Lawrence. I take it the member is referring to the difference in the level of operating expenditures between the Laurentian authority and the Pacific authority, where the costs are about double with almost three times the number of pilots. Yes, pretty close to three times.

• 2125

**Mr. Portelance:** If we look at the Pacific they seem to have 145 men working there. That is your estimate for 1979-80. If we go to the Atlantic, for example, the average there would be \$41,000, which is \$24,000 less than the Pacific. If we look at the entire cost the average would be \$56,000 for 706 people, and yet the Pacific is much higher than all the others.

## [Traduction]

sont-elles par réalisées, mais dans des conditions normales, c'est-à-dire en l'absence de la grève dans les mines de fer, la Voie maritime du Saint-Laurent aurait établi en 1978 un record exceptionnel en ce qui concerne le tonnage et les recettes.

J'ai également dit dans le discours auquel vous avez fait allusion, que nous examinerions toutes les étapes du recouvrement des coûts afin de ne pas déranger les politiques de recouvrement des coûts déjà en vigueur. J'ai dit également que pour lancer un programme de recouvrement des coûts dans le cas des aides à la navigation, nous tiendrions compte des mêmes éléments que l'Administration de la Voie maritime a utilisés pour décider et recommander la formule de hausse du péage. Nous n'avons jamais eu l'intention d'imposer de nouveaux taux de façon unilatérale ou sans tenir compte de toutes les répercussions éventuelles d'une telle décision. Avant d'imposer de nouveaux taux, nous allons procéder lentement et soigneusement, en étudiant toutes les répercussions éventuelles.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Mazankowski. Si vous voulez que j'inscrive votre nom pour un troisième tour, même si . . .

**M. Mazankowski:** Oui.

**Le vice-président:** . . . il ne reste que cinq minutes, je vous inscrirai quand même.

En ce qui concerne le premier tour de questions, la parole est maintenant à M. Portelance, qui sera suivi de M. Baker.

**Mr. Portelance:** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask Mr. Sinclair a question about the pilotage authorities. I have here your tables numbers 34 and 35. I see that in the Pacific area, for instance, for 145 employees the operating expenditures total \$9,463 million, which gives an average of \$65,000 per employee. If you look at the Laurentian area, you see \$57,000, whereas for the Great Lakes, it is \$55,000 and for the Atlantic area, \$41,000.

What is the reason for such high costs in the Pacific area?

**M. Sinclair:** Elle est due au fait que l'organisation du pilotage sur la côte du Pacifique diffère totalement de celle du Saint-Laurent. Les voyages des pilotes de la côte ouest sont la plupart du temps plus longs et plus coûteux que ceux des pilotes du Saint-Laurent. Je suppose que vous faites allusion à l'écart entre les dépenses de fonctionnement de l'Administration des Laurentides et celle du Pacifique qui compte trois fois plus de pilotes et dont les dépenses sont le double. Presque trois fois plus.

**M. Portelance:** D'après vos prévisions pour 1979-1980, 145 personnes travailleront pour l'Administration du Pacifique. La moyenne s'élève à \$41,000 dans l'Administration de l'Atlantique, c'est-à-dire \$24,000 de moins que pour celle du Pacifique. La moyenne des dépenses globales se chiffre à \$56,000 pour 706 personnes, mais celles de l'Administration du Pacifique sont beaucoup plus élevées que toutes les autres.

[Text]

**Mr. Sinclair:** It reflects really two different systems of pilotage. In the Atlantic the pilots are almost entirely employees and it reflects just an employee's salary cost, whereas in the Pacific and, to some significant extent, in the Laurentian pilotage authority, the pilots contract for their services as a corporation to the pilotage authority. Therefore, the costs that are incurred include contributions for pilot pension plans et cetera, and also the expenses of running the pilots' corporation.

**Mr. Portelance:** And the salary must be much higher there than in the other places to each pilot?

**Mr. Sinclair:** Probably the highest pilotage remuneration is on the Pacific Coast, followed by the Laurentian region. The Atlantic region probably has the lowest average pilot cost, but not by very much.

**Mr. Portelance:** Thank you. That is all.

**The Vice-Chairman:** Mr. Baker, your first round, and you have 10 minutes.

**Mr. Baker:** Yes, Mr. Chairman. I probably will not require the full 10 minutes. I just want to ask a couple of questions.

First of all, a general question. I do not know if this has been asked before, but the projected vessel movements in Canada, the volume of activity that the Canadian Coast Guard is projected to be taking part in across Canada, projects quite a volume of increase in the Pacific region and quite an increase in the Newfoundland region, with a decrease forecast for the Maritimes region and a decrease forecast for the Laurentian region for the period 1981 to 1985. In other words, what we will have, as far as vessel movements are concerned, are the greatest vessel movements in the Pacific region, the second largest vessel movements in the Newfoundland region. I can see through the explanatory notes that the increased activity with fishing vessels and search and rescue, which the Canadian Coast Guard participates in, a very major role, will of course increase off the Newfoundland coast. Is that the extent of your projected increase in the Newfoundland region, or are there other factors; and what would be the factors that would contribute toward a decrease in activity in the Laurentian region and the Maritimes region as contained in Table 6?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, the hon. member is quite correct that the activity in the Newfoundland region does reflect the activity in the fishing industry, in just the same way as it is also reflected in the Pacific region. Also we have, particularly in Pacific, a rather significant increase in pleasure boating; it is perhaps the fastest growing area of the country.

• 2130

With regard to your question on the Maritimes and Laurentian, what we are seeing is a lesser number of larger vessels. The number of movements is going down but the tonnage carried is increasing.

**Mr. Baker:** I see. That explains it.

I wanted as well, Mr. Chairman, to congratulate Mr. Sinclair and the department for the manner in which I think the department is moving, in the recognition of the areas of

[Translation]

**M. Sinclair:** Il s'agit en fait de deux systèmes de pilotage différents. Presque tous les pilotes de l'Administration de l'Atlantique sont des employés et rémunérés en conséquence, tandis que bon nombre des pilotes de l'Administrations de pilotage du Pacifique et des Laurentides sont embauchés sous contrat. Par conséquent, les dépenses comprennent les contributions au régime de retraite des pilotes, etc., ainsi que les dépenses d'administration de la société des pilotes.

**M. Portelance:** De plus, le traitement de chaque pilote doit être beaucoup plus élevé qu'ailleurs?

**M. Sinclair:** Ceux de la côte du Pacifique sont probablement les mieux rémunérés, suivis de ceux des Laurentides. Les traitements les moins élevés sont ceux de la région de l'Atlantique, mais pas de beaucoup.

**M. Portelance:** Merci, c'est tout.

**Le vice-président:** Monsieur Baker, vous disposez de dix minutes au premier tour.

**M. Baker:** Oui, monsieur le président, je serai probablement moins long. J'ai seulement quelques questions à poser.

J'ignore si on a déjà posé cette question, mais les prévisions relatives aux activités de la Garde côtière canadienne supposent un net accroissement dans la région du Pacifique et celle de Terre-Neuve et une baisse dans les régions des Maritimes et des Laurentides pour la période de 1981 à 1985. Autrement dit, la région du Pacifique arrivera au premier rang et la région de Terre-Neuve au deuxième, quant aux mouvements de navires. D'après les notes explicatives, les activités des navires de pêche et des navires de recherche et de sauvetage en mer, où la garde côtière canadienne joue un rôle important, connaîtront une hausse près de la côte de Terre-Neuve. L'augmentation que vous prévoyez dans la région de Terre-Neuve découlera-t-elle aussi d'autres facteurs? Dans l'affirmative, quels facteurs seraient susceptibles de contribuer à une baisse des activités dans la région des Laurentides et celle des Maritimes selon le tableau 6?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, vous avez raison de dire que l'augmentation des activités dans la région de Terre-Neuve découle de l'industrie de la pêche, à l'instar de la région du Pacifique. Il y aura aussi, surtout dans le Pacifique, une augmentation importante de la navigation de plaisance, le secteur connaissant l'expansion la plus rapide.

Pour ce qui est des Maritimes et des Laurentides, le nombre de mouvements décroît, mais la quantité de marchandises transportées augmente.

**M. Baker:** Je vois, cela explique tout.

Je tenais aussi, monsieur le président, à féliciter M. Sinclair et le ministère d'avoir enfin reconnu les régions du Canada où les besoins sont les plus pressants.



[Texte]

greatest need in Canada that appears to be the case to me right now.

The second question I wanted to ask, Mr. Chairman, is regarding what is termed the exemptions of ships granted by the Ministry of Transport pursuant to Section 134 of the Canada Shipping Act. Mr. Chairman, it is just a question to Mr. Sinclair of clarification regarding the terminology used in reporting these numbers of ships. And I can see, according to a table which I have, that in the Newfoundland region the number of ships exempted in 1978 was 49, and in the explanation given to me it says this concerning the table and concerning the statistics:

Reports of vessels exempted during 1978 under Section 134 of the Canada Shipping Act from the requirement to be provided with a properly certified master, first mate or second mate, as indicated, by reason of nonavailability of properly certified and suitable personnel . . .

I have a whole list of ships, with the personnel who were exempted and the region in which they travelled, an incredible list, and I would like, Mr. Chairman, to get an explanation. Does this actually mean, as the explanation given in writing, exempted by reason of nonavailability of properly certified and suitable personnel? From that I would conclude, just reading it firsthand, that you had a hole group of ships that were on the ocean, with people in charge who did not know what they were doing. Am I correct in that assumption?

**Mr. Sinclair:** No, sir, I do not think you are correct in that assumption. I wonder if we might take the question on notice and provide you with a full answer on Thursday morning when this Committee reconvenes.

I am quite confident that the circumstances surrounding that list of exemptions does not portray the undesirable picture that you have painted of it and that there is a good and sufficient reason. I do not have the information right at my fingertips but I would like to take it on notice and we will supply you with a full answer by Thursday morning.

**Mr. Baker:** Fine, Mr. Chairman. That is suitable.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Baker.

Mr. Mazankowski, on the third round.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I wonder if Mr. Sinclair could tell the Committee what amount we are talking about in aggregate terms with reference to navigational aids, icebreaking and dredging, as it relates to the marine sector.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, we really have not got that far in our studies to be able to properly isolate the applicable costs in the various areas to as yet have any meaningful dialogue with the industry. Suffice it to say that in these deliberations we really have three populations we have to look at, the commercial industry, the fishing industry and the pleasure boater, and the allocation of costs to those respective populations is not an easy business.

**Mr. Mazankowski:** Would those constitute what you referred to as the identifiable groups of beneficiaries or would there be more than that?

**Mr. Sinclair:** Those are the three prime groups.

[Traduction]

Je voulais poser une deuxième question au sujet des exemptions accordées par le ministère des Transports conformément à l'article 134 de la Loi sur la Marine marchande du Canada. J'aimerais seulement obtenir des éclaircissements au sujet des termes employés pour faire rapport du nombre de navires. Selon un tableau que j'ai devant moi, 49 navires ont été exemptés en 1978 dans la région de Terre-Neuve, et voici l'explication que l'on m'a donnée:

Des navires ont été exemptés en 1978 en vertu de l'article 134 de la Loi sur la Marine marchande du Canada de l'obligation d'être dotés d'un capitaine, lieutenant ou mécanicien certifiés parce qu'aucun personnel certifié n'était disponible . . .

J'ai une liste incroyable de navires dont le personnel a ainsi été exempté et j'aimerais obtenir des explications. Est-il vrai qu'on ait exempté ces personnes parce qu'aucun personnel certifié et approprié n'était disponible? J'en conclus à première vue que des équipages incompetents ont navigué à bord de toutes sortes de navires. Ma conclusion est-elle juste?

**M. Sinclair:** Non, je ne crois pas. Permettez-nous de noter cette question et de vous fournir une réponse complète à la prochaine réunion du Comité jeudi matin.

Je suis sûr que les circonstances dans lesquelles ces exemptions ont été accordées ne reflètent pas une situation aussi désastreuse que celle que vous avez dépeinte et qu'elles étaient fondées sur des motifs sérieux. Je ne puis vous fournir ces renseignements à brûle-pourpoint, mais nous pouvons vous fournir une réponse complète jeudi matin.

**M. Baker:** Très bien. Cela me va.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Baker.

Monsieur Mazankowski, au troisième tour.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, M. Sinclair pourrait-il nous dire combien coûte au total l'équipement d'aide à la navigation, comme les brise-glaces et l'équipement de dragage?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, nos études ne nous permettent pas pour l'instant d'isoler les coûts imputables à chaque secteur et d'amorcer un dialogue valable avec l'industrie. Je me contenterai de dire que nous abordons trois groupes différents, l'industrie commerciale, l'industrie de la pêche et la navigation de plaisance et qu'il n'est pas facile de répartir les coûts entre les différents groupes.

**M. Mazankowski:** S'agit-il des groupes de bénéficiaires identifiables auxquels vous avez fait allusion ou y en a-t-il d'autres?

**M. Sinclair:** Ce sont les trois groupes les plus importants.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** What impact would this cost-recovery program have on the users of the seaway?

• 2135

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, that will be the subject of study when we have isolated the costs by the types of beneficiaries and the area in which they operate and when we might have some indication of the dollar values we would be looking at.

**Mr. Mazankowski:** Will it be significant?

**Mr. Sinclair:** Any figure, I guess, is significant to the industry. Yes, I think they would be a significant number, but I do not know whether they would be any more significant than the recent toll increases the Seaway has just imposed.

**Mr. Mazankowski:** The 100-per cent or the 50-per cent?

**Mr. Sinclair:** The 100-per cent.

**Mr. Mazankowski:** So, it could result in another doubling of Seaway's, is that correct?

**Mr. Sinclair:** No, I am not saying that. I have said that I do not think it would be quite that much.

**Mr. Mazankowski:** But close to it.

**Mr. Sinclair:** We have not analyzed our figures down to a point where I could factually answer that question.

**Mr. Mazankowski:** You are going to drive us into moving all our grain out to the West Coast. Mr. Chairman, you had better get into this act, because if that happens you will maybe have to move out to Prince Rupert or Vancouver.

**The Vice-Chairman:** The Chairman's tongue is tied at this particular point, but I just had some conversations with one of the major railway people in the West recently, and he said to me that if it were not for Crows Nest, there would not be any Vancouver, everything would go through Thunder Bay. I am only quoting.

**Mr. Mazankowski:** I think the impact of that would be very significant in terms of the movement of grain and, I am sure, of iron ore. Have you thought about how you will go about allowing for more effective policy input and policy discussion with the users? They are of the opinion that they are pretty much in isolation and that whatever mechanism you have in the consultative process is, at best, inadequate. Are you looking at any ways and means of improving that dialogue?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, we certainly are looking at ways and means of improving that dialogue. If the honourable member will refer to the speech of mine that he has in front of him, he can read in there that I have invited the industry to participate with us every step of the way all the way through this project, that we put them on notice that we would be looking at it as far back as 12 months ago at their annual convention. I made a commitment at that time that we would consult fully with them at each and every stage of the way, we invited them to join with us, we said that we would make available to them all the impact studies and freely seek their opinions and their views before any positions were taken. I

[Translation]

**M. Mazankowski:** Quelles seront les répercussions de ce programme de récupération des coûts sur les usagers de la Voie maritime?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, elles feront l'objet d'une étude lorsque nous aurons déterminé les coûts imputables à chaque groupe, lorsque nous saurons dans quelle région ils se trouvent et connaîtrons les montants en cause.

**M. Mazankowski:** Seront-ils importants?

**M. Sinclair:** Je suppose que pour l'industrie, tout montant à payer est important. Néanmoins, je crois qu'ils seront importants, mais j'ignore s'ils le seront plus que les récentes augmentations de tarifs imposés par la Voie maritime.

**M. Mazankowski:** Celles de 100 p. 100 ou de 50 p. 100?

**M. Sinclair:** De 100 p. 100.

**M. Mazankowski:** Cela pourrait donc avoir pour effet de doubler encore une fois le tarif des voies maritimes, n'est-ce pas?

**M. Sinclair:** Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit qu'ils ne seraient pas aussi importants.

**M. Mazankowski:** Mais presque.

**M. Sinclair:** Nos analyses ne me permettent de donner une réponse à cette question.

**M. Mazankowski:** Vous allez nous obliger à transporter tout notre grain vers la côte ouest. Monsieur le président, vous devriez peut-être intervenir, car si cela se produit, vous serez peut-être obligé de déménager à Prince Rupert ou Vancouver.

**Le vice-président:** La présidence ne peut se prononcer là-dessus, mais je me suis entretenu récemment avec un représentant d'une importante société de chemins de fer de l'Ouest. Il m'a dit qu'en l'absence de la Passe du Nid du Corbeau, rien ne se ferait par Vancouver, tout irait par Thunder Bay. Je ne fais que le citer.

**M. Mazankowski:** Cette mesure aurait d'énormes répercussions sur le transport du grain et aussi sur celui du minerai de fer. Avez-vous envisagé une façon de permettre une plus grande participation des usagers à l'élaboration des politiques? Ils ont l'impression de rester à l'écart et estiment que les mécanismes de consultation s'il y en a sont loin d'être appréciés. Cherchez-vous des façons d'améliorer le dialogue?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, nous cherchons certainement des façons d'accroître le dialogue. Si le député se reporte à mon discours, dont il a une copie, il pourra constater que j'y invitais les milieux industriels à participer à toutes les étapes de ce projet et que nous les en avons avertis il y a déjà 12 mois lors de leur congrès annuel. Je m'étais alors engagé à les consulter pleinement à chaque étape du processus. Nous les avons invités à collaborer avec nous, nous avons mis à leur disposition toutes les études sur les répercussions et nous avons cherché à connaître leur opinion avant de prendre toute initiative. J'ai réitéré mon invitation à leur congrès de cette année. Lors de la planification de l'étude, nous avons réservé beau-



[Texte]

reiterated that invitation this year at their annual convention. In the planning we have done for the study and how we might conduct it we have allowed substantial periods of time for industry consultation and industry participation in whatever parts of the over-all project they would be interested in.

**Mr. Mazankowski:** Are you suggesting that they have not responded to your invitation?

**Mr. Sinclair:** I think they have responded appropriately up to this time. We really have not begun the studies yet, so active participation has not really been called for. But it will be in the future and I fully anticipate, based on the discussions I have had with them, that they intend to respond.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Sinclair, will the studies you will be undertaking be in-house studies or will you be engaging consultants to do this work? Are you that far advanced in your planning stages?

**Mr. Sinclair:** We are not that far advanced, it may be a combination of both.

**Mr. Mazankowski:** When do you suspect that your studies will be completed?

**Mr. Sinclair:** We do not think the studies will be completed until well on into 1980, approximately 1981.

**Mr. Mazankowski:** That will be after the full impact of the 100 per cent increase in the tools will have been effected.

**Mr. Sinclair:** That is correct.

**The Vice-Chairman:** Mr. Mazankowski, I do not know whether we will have time for another round, but I will put you down.

Mr. Forrestall, five minutes.

• 2140

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I wonder if I could move fairly quickly then to the *John A. Macdonald*; two areas, the *John A. Macdonald* and how she is wintering; what it is going to cost us to get her going again; what damage has she sustained; how has she wintered and what it is going to cost us or what it is going to cost Home Oil, is it, that has her chartered?

**Mr. Sinclair:** Dome Petroleum.

**Mr. Forrestall:** What is it going to cost us or cost them to get it back in operation? When will we be able to take a good look at her, or are we looking at her? Is there anybody on board for example—just the general thing about it.

A second question going back to the Nuclear Icebreaker Design and the undertakings that we have had to put five or six million into studies and engineering workups and what not. We have had it going back to 1976-77, 1978-79 and 1979-80. To date we have spent \$50,000 more or less; is that correct? If it is correct, what is the status of this design work? Are we going to go ahead with it, or have we sort of shelved it for the interim? The item continues to appear. Perhaps I should have asked for the "Advanced Nuclear Icebreaker Study" and "Nuclear Icebreaker Design; each one of the descriptions is slightly different. The first one was "Advanced Nuclear Icebreaker Study"; then it became "Advanced Nuclear Icebreak-

[Traduction]

coup de temps à la consultation et à la participation de l'industrie à tout élément du projet pouvant l'intéresser.

**M. Mazankowski:** Voulez-vous dire que les milieux industriels n'ont pas répondu à votre invitation?

**M. Sinclair:** Ils l'ont fait de façon appropriée jusqu'à maintenant. Nous n'avons pas vraiment amorcé les études et leur participation active n'a donc pas encore été sollicitée. Toutefois, elle le sera, et je suis convaincu, d'après les conversations que j'ai eues avec eux, qu'ils ont l'intention de répondre.

**M. Mazankowski:** Monsieur Sinclair, ces études seront-elles effectuées par vos fonctionnaires ou aurez-vous recours à des firmes d'experts-conseils? Où en est rendue votre planification?

**M. Sinclair:** Je ne puis le dire pour l'instant, ce sera peut-être une combinaison des deux.

**M. Mazankowski:** Quand ces études seront-elles terminées d'après vous?

**M. Sinclair:** Pas avant la fin de 1980, peut-être 1981.

**M. Mazankowski:** C'est-à-dire après que l'impact de l'augmentation de 100 p. 100 des tarifs se sera fait sentir.

**M. Sinclair:** C'est exact.

**Le vice-président:** Monsieur Mazankowski, j'ignore si nous aurons le temps de procéder à un autre tour, mais j'inscris votre nom quand même.

Monsieur Forrestall, cinq minutes.

**M. Forrestall:** Permettez-moi donc, monsieur le président, de poser quelques brèves questions sur le *John A. Macdonald* et son hivernage. Combien nous coûtera sa remise en service, quels dommages a-t-il subis; comment s'est passé l'hivernage et combien devrons-nous dépenser, ou la société qui l'a affrété, la Home Oil je crois?

**M. Sinclair:** La Dome Petroleum.

**M. Forrestall:** Combien coûtera sa remise en service, à nous ou à cette société? Quand pourrons-nous l'examiner ou cela a-t-il déjà été fait? Y a-t-il quelqu'un à bord, par exemple?

Ma deuxième question porte sur le poste «Conception de brise-glaces nucléaires» et sur toutes les études techniques que nous avons dû entreprendre et qui nous ont coûté 5 ou 6 millions de dollars. Ce programme figurait au budget de 1976-1977, à celui de 1978-1980 et de 1979-1980. Jusqu'à maintenant, nous avons dépensé environ \$50,000 n'est-ce-pas? Dans l'affirmative, qu'en est-il de ces travaux de conception? Allons-nous les mener à terme ou les mettre au rancart pour l'instant? Ce poste figure toujours au budget. J'aurais peut-être dû faire allusion à «l'étude sur les brise-glaces nucléaire» et «à la conception de brise-glaces nucléaires» chaque description est légèrement différente. Dans le premier budget, il

## [Text]

er Study (Artic)"—I do not know where else we would have used it—and now it is called "Nuclear Icebreaker Design". I am assuming there are the three items. Where do we stand, first with the John A. Macdonald and then the icebreakers?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I would like to call upon Mr. Quail to respond to the question on the Sir John A. Macdonald.

**The Vice-Chairman:** Mr. Quail.

**Mr. Forrestall:** I wonder if I could just throw in a third question; then I promise to go down for the fourth round next week.

The fourth question is, can the Minister say something very briefly about the time parameters of the decision making process on the disposal and dispositions of the *Kurdistan*? I just listened to a very interesting brief next door with respect to it and the indication is that the decision will be made not later than late tomorrow morning. I wonder if perhaps you gentlemen would like to comment briefly on the time parameters of the decision, whether to bring it in or to otherwise dispose of it?

**The Vice-Chairman:** Mr. Quail.

**Mr. Quail:** The *Sir John A. Macdonald*, Mr. Chairman, is under charter to Dome Petroleum from September 1 to September 1, including the wintering up period. There is no one on the *Macdonald*; it is laid up as dead ship. As parts of the terms of the charter there are regular flights throughout the winter during which we had coastguard personnel joint the Dome personnel to visit the ship. The reports to date are that the ship is wintering well. All the costs associated with the operation for the complete year and the cost of starting the ship back up are Dome's account. This includes the damage that the *Macdonald* suffered at the end of the season last year.

Negotiations, "discussions", I guess is perhaps a better word, are ongoing at this particular time with Dome on the methods to undertake that repair. It would appear at this point that we will undertake the repair in situ before the ice breaks up in the Beaufort. She is wintering at Summer's Harbour.

I am not sure if I answered all your questions on the *Macdonald*.

**Mr. Forrestall:** You have no reason to believe that she sustained any extensive or substantial winter damage?

**Mr. Quail:** At the moment we have no reason to believe that. We have been on board in January and we were on board in February, and I think we have a trip up due in March. The reports that we have from their people as well as our own—it was part of the contract terms that they were to provide us with a report—indicate that it seems to be wintering well. When we start flashing up all of the systems, you know, we may have a few leaks here and there; I would not want to deny that, but at the moment there is nothing untoward that we are aware of.

In addition, the ship is insured the whole time it is up there, again at the account of Dome.

**Mr. Forrestall:** Thank God.

## [Translation]

s'agissait d'une étude, ensuite c'est devenu une étude pour l'Arctique... je me demande où on aurait pu s'en servir ailleurs... et maintenant on l'appelle «conception de brise-glace nucléaire». Où en sommes nous rendu tout d'abord pour le *John A. Macdonald* et ensuite les brise-glaces?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je demanderai à M. Quail de répondre à la question sur le *John A. Macdonald*.

**Le vice-président:** Monsieur Quail.

**M. Forrestall:** Permettez-moi de poser une autre question, je vous promets d'inscrire ensuite mon nom pour le prochain tour la semaine prochaine.

Le ministre peut-il nous dire quand une décision doit être prise au sujet de la disposition du *Kurdistan*? Je viens d'entendre un mémoire très intéressant à ce sujet et il semble que cette décision sera prise dès demain matin. Pourriez-vous nous dire quand la décision doit être prise, soit de le remonter ou d'en disposer autrement?

**Le vice-président:** Monsieur Quail.

**M. Quail:** Monsieur le président, le *Sir John A. Macdonald* est affrété par la Dome Petroleum du 1<sup>er</sup> septembre au 1<sup>er</sup> septembre, y compris la période d'hivernage. Pour l'instant, personne ne se trouve à bord du *Macdonald*. Aux termes du contrat d'affètement, des membres de la Garde côtière ont visité régulièrement le navire en compagnie de représentants de la Dome. Jusqu'à maintenant, il semble que l'hivernage se passe très bien. Toutes les dépenses d'exploitation et les frais de remise en service incombent à la Dome. Ils comprennent les dommages qu'a subis le *Macdonald* à la fin de la saison de l'an dernier.

On a amorcé des négociations, ou plutôt des discussions, avec la société Dome sur la façon de procéder à la réfection. Il semble pour l'instant que les travaux de réfection se feront sur place avant la débâcle dans la mer de Beaufort. Le navire hiverne à Summer's Harbour.

Je crois avoir répondu à toutes vos questions sur le *Macdonald*.

**M. Forrestall:** Rien ne vous porte à croire qu'il ait subi des dommages considérables pendant l'hiver?

**M. Quail:** Pour l'instant, cela ne semble pas le cas. Nous l'avons visité en janvier, en février et une autre visite est prévue en mars. D'après le personnel de la société et le nôtre... elle était tenue de nous fournir un rapport aux termes du contrat... l'hivernage se passe bien. Lorsque tous les mécanismes seront mis en route, il se peut qu'il y ait des problèmes ça et là, je ne puis le nier, mais pour l'instant il semble que tout aille bien.

De plus, le navire est assuré pendant tout l'hivernage, aux frais de la Dome, encore une fois.

**M. Forrestall:** Dieu merci!



[Texte]

**Mr. Quail:** On the nuclear one, indeed that program is going forward. As you know, it is a hybrid nuclear design; 150,000 horsepower; 90,000 nuclear; 60,000 take-home conventional. We will be using the design of the hull for the 7 and upgrading it for a 10. We have appointed a project director to this, a former Director of the Fleet, and he is now in location and putting his team into place. We would anticipate this summer going out with requests for proposals from prospective nuclear vendors to give us their proposals for a propulsion system for the plant.

• 2145

**Mr. Forrestall:** Why has it taken three years to get to this stage?

**Mr. Quail:** Well, to some degree over the three years—we have a conventionally designed 7 at the moment.

**Mr. Forrestall:** You stole one from us and you gave it to St. John's Newfoundland for political reasons.

**Mr. Baker:** Hear! hear!

**Mr. Forrestall:** Shameful! shameful! It was John Crosbie's fault.

**Mr. Quail:** During that three-year period we did get a conventional design for a 7 icebreaker and we are now moving to have a design ready for Class 10 hybrid nuclear icebreaker. So that is what has been ongoing in that period of time.

**Mr. Forrestall:** Five minutes has gone. I would like to ask you a thousand questions about why we got . . .

**The Vice-Chairman:** We will be resuming consideration of the same votes on Thursday morning.

Mr. Mazankowski has the last round.

**Mr. Mazankowski:** There has been some discussion about the extension of the shipping season along the St. Lawrence. There are two cost-benefit studies, one conducted by the United States and one of our own, and I understand the Canadian one has resulted in a rather negative cost-benefit study and the U.S. on the other hand have come out essentially indicating there would be some substantial benefits in extending the season to a 12-months operation. Why, in your view, is there such a marked difference of opinion? Would the difference be the fact that we are basically shippers of bulk commodities and theirs is more of a general cargo nature? Would that have a bearing? I think they have indicated, if I recall correctly, the benefits that would accrue over a 50-year period on the basis of \$3.50 for every dollar invested. I believe that was the formula that they had arrived at. Could you enlighten the Committee as to why the two studies would produce different results?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I think the key reason is that they are two different studies on different bases, looking at almost two different subject matters.

The corps of engineers in the U.S. directed their attention primarily to a year-round navigation season on the upper lakes and have not really, in our opinion, considered adequately the

[Traduction]

**M. Quail:** Pour ce qui est des brise-glaces nucléaires, le programme se poursuit, en effet. Comme vous le savez, il s'agit d'une conception hybride. Le brise-glacé aura une puissance de 150,000 chevaux-vapeur, dont 90,000 fournis par le nucléaire, et 60,000, par le mode conventionnel. Nous nous servirons de la même coque pour le brise-glacé de classe 7 et nous la modifierons légèrement pour celui de classe 10. Nous avons nommé un directeur de projet, un ancien directeur de la flotte, qui est en train de former une équipe sur place. Nous prévoyons solliciter l'été prochain des propositions de la part des vendeurs éventuels à l'égard d'un système de propulsion.

**M. Forrestall:** Pourquoi a-t-il fallu trois ans pour en arriver à cette étape?

**M. Quail:** Dans une certaine mesure . . . Nous avons déjà un brise-glacé conventionnel de classe 7.

**M. Forrestall:** Vous nous en avez enlevé un pour le donner à St-Jean, Terre-Neuve, pour des raisons politiques.

**M. Baker:** Bravo!

**M. Forrestall:** C'est une honte! C'est John Crosbie qui est à blâmer.

**M. Quail:** Au cours de cette période de trois ans, nous avons élaboré la conception conventionnelle d'un brise-glacé de classe 7 et avons amorcé celle d'un brise-glacé nucléaire hybride de classe 10. C'est ce qui s'est passé pendant cette période.

**M. Forrestall:** Mes cinq minutes sont écoulées. J'aimerais vous poser des milliers de questions sur . . .

**Le vice-président:** Nous reprendrons l'étude des mêmes crédits jeudi matin.

M. Mazankowski est le dernier.

**M. Mazankowski:** On a parlé de la prolongation de la saison de navigation dans le Saint-Laurent. Deux études de rentabilité ont été effectuées, une par les États-Unis et l'autre par votre ministère. Je crois que l'étude du Canada a été plutôt négative, tandis que celle des États-Unis a conclu, en substance, qu'il pourrait être avantageux de porter la saison à 12 mois. De quoi dépend, d'après vous, une telle divergence d'opinions? Proviend-elle du fait que nous transportons surtout des marchandises en vrac, tandis que les États-Unis transportent des marchandises plus diversifiées? Est-ce que cela pourrait être un facteur? Si je me souviens bien des conclusions de l'étude américaine, cette mesure rapporterait \$3.50 pour chaque dollar investi sur une période de 50 ans. Pourriez-vous nous expliquer pourquoi ces deux études ont donné des résultats différents?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, tout d'abord parce qu'il s'agissait de deux études différentes partant d'hypothèses différentes et se penchant presque sur deux sujets différents.

Les ingénieurs américains se sont penchés surtout sur les répercussions d'une saison ouverte pendant toute l'année dans les lacs en amont et, à notre avis, n'ont pas pleinement tenu

[Text]

operating costs or difficulties which would be attendant to an extended or a year-round season in the Seaway itself, in other words the Welland Canal and the Montreal-Lake Ontario section. Just as the Americans have some disagreement with the basis of our study, which we can understand, we also have a disagreement with theirs, and in terms of, as you referred to it, the formula of \$3.50 for every \$1 over 50 years, I think someone did a calculation and said that if you invested in Canada Savings Bonds you could do somewhat better than that. So the rate of return coming out of that study is not a terribly attractive one and we do not feel it has gone in sufficient depth in the Seaway portion of the operation to really justify the case. These Americans have devoted a great deal of attention to year-round navigation on the upper lakes, which we would support.

• 2150

**Mr. Mazankowski:** Are we actively considering any significant extensions to the shipping season at the present time?

**Mr. Sinclair:** At the present time we are not actively considering any extensions of the seaway season other than . . .

**Mr. Mazankowski:** Is it practical? To what extent is it practical to extend the shipping season? From your experience, in your knowledge, can you . . .

**Mr. Sinclair:** In my opinion the extension of the seaway season will come about coincident with the capacity of the Welland Canal being reached. As long as we can transport a given amount of cargo within the present operating season, it makes no sense in my opinion to transport the same amount of cargo over a greater number of months, in greater operating difficulties, at substantially higher costs.

When we reach the capacity of the Welland Canal—you can make your own conjectures as to when that will be, but it is not very far in the future. When we reach that point, then that poses some very interesting questions as to what you do with the excess cargo. Do you move it by rail in unit train? That is an option.

**The Vice-Chairman:** Perish the thought.

**Mr. Sinclair:** But what might you have to do in terms of investment in a rail bed? It takes six unit trains to equal one laker. So that is perhaps only a limited option. Some of our rail friends might not agree, but we would like to think it is a fairly high-cost option.

We do know that there is going to be a substantial diversion of the total percentage distribution of Canadian grain exports into western movement, that the 60-40 split that is presently in effect will become a 40-60 split in favour of the West Coast. But that amount of volume coming east through the seaway system will increase in absolute terms. Therefore, we are going to get to a capacity problem on the Welland. We will have a greater absolute tonnage.

At that point in time, in my opinion, an extension of the seaway season then starts to become a least-cost alternative

[Translation]

compte des coûts d'exploitation ou des difficultés que poserait une telle prolongation dans la voie maritime elle-même, autrement dit, le canal Welland et la section de Montréal et du Lac Ontario. À l'instar des Américains, qui mettent en doute les fondements de notre étude, ce que nous pouvons comprendre, nous ne sommes pas d'accord avec les leurs. Pour ce qui est de la formule que vous avez mentionnée, à savoir un rendement de \$3.50 pour chaque dollar investi pendant 50 ans, quelqu'un a effectué des calculs et a dit que les obligations d'épargne du Canada donneraient un rendement supérieur. Le taux de rendement prévu par cette étude n'est donc pas très attirant, et nous croyons qu'ils auraient dû étudier plus sérieusement l'apport de la voie maritime. Les Américains se sont surtout penchés sur une navigation pendant toute l'année dans les lacs en amont, ce que nous appuyerions.

**M. Mazankowski:** Songe-t-on actuellement à prolonger de façon significative la saison de navigation?

**M. Sinclair:** Il n'est pas question actuellement de prolonger de quelque façon que ce soit la saison de navigation dans la voie maritime, sauf . . .

**M. Mazankowski:** Peut-on de façon pratique la prolonger selon ce que vous savez?

**M. Sinclair:** Selon moi, le prolongement de la saison de navigation dans la voie maritime est intimement lié à la capacité du canal Welland. D'autre part, si la saison actuelle de navigation permet de transporter un certain volume de marchandises, je ne vois pas quel avantage il y a à répartir le même volume sur un plus grand nombre de mois, avec des difficultés accrues du point de vue des opérations et des coûts plus élevés.

Une fois que la capacité du canal Welland aura été atteinte, je vous laisse le soin de juger de la proximité de cette éventualité, selon moi, elle n'est pas si éloignée, il faudra s'occuper des marchandises excédentaires. Devront-elles être transportées par train unitaire? C'est toujours une possibilité.

**Le vice-président:** Dieu nous en garde.

**M. Sinclair:** Il faut songer aux investissements nécessaires pour renforcer les rails. Il faut six trains unitaires pour transporter la charge d'un bateau des Grands-Lacs. Il y a des limites. Les gens des chemins de fer ne sont peut-être pas d'accord, mais nous pensons que les frais pourraient être élevés dans ce cas.

Nous savons que le pourcentage des exportations de céréales canadiennes vers l'Ouest s'accroîtra considérablement, que la répartition 60-40 actuellement au désavantage de l'Ouest deviendra à l'avantage de l'Ouest. Mais le volume des exportations vers l'Est par la voie maritime augmentera en chiffres absolus. Le problème de la capacité du canal Welland se pose donc.

À ce moment-là, le prolongement de la saison de navigation dans la voie maritime devient la possibilité la moins coûteuse



[Texte]

that makes some substantial degree of sense. But it will be a fairly high-cost option because you are not going to operate that system in difficult climatic conditions without a great many problems of an operating nature. I do not know that the unions have been thoroughly consulted on this. How do they feel about their people working in that kind of condition? What are they going to insist upon?

We have to consider dock workers. We have to consider the cargoes that are involved. How will they react in loading and unloading in a frozen state? Do they have to have special winter loading and unloading systems? We will have to get into a whole program of ice management. Do you prevent it from forming or do you build a whole new fleet of icebreakers? And at whose cost?

To handle this kind of traffic there are a great many very significant questions. But they will have to be answered and the problem will have to be addressed intelligently at some point in time. The fact that so many people are thinking about it this early, I think, is an encouraging sign. I think the necessary developments will come about as they are needed in an orderly fashion.

**The Vice-Chairman:** In terms of this study and in terms of your statements, are you considering a fairly significant increase in coal traffic volumes there where the canal might reach its peak? Then there would be advantages all around to extending.

**Mr. Sinclair:** Yes, we are taking that into account, the additional coal traffic. We are taking into account the additional wheat traffic. We are also taking into account what might happen on the international shipping scene. Will ocean-going ships continue to be content to come up the lakes in ballast to get grain, or will there be a greater demand for laker movement down to river ports? What will that do to the traffic? There are a great many influencing factors in the whole question, all of which are being taken into account.

• 2155

**The Vice-Chairman:** I guess that concludes the questioning tonight. I would like to thank the witnesses for their appearance tonight, and . . .

**Mr. Mazankowski:** On a point of order . . .

**The Vice-Chairman:** Mr. Mazankowski, first. All right, Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** My mind just went back to a question. I had also asked whether the administrator or Mr. Quail could indicate the time parameters of the decision-making process you are going through now in respect of the *Kurdistan*. Will we have a decision, I hope, by some time tomorrow?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, we would hope we would have a decision at the earliest possible moment. The situation at the present time is that we have not as yet received a complete package from the salvors. We are working with them to clarify all the elements that are involved in that package so that we can be totally assured that the decision we will be taking will be the right one in the circumstances.

[Traduction]

et la plus réaliste. Il n'en demeure pas moins que les coûts en sont élevés puisque les conditions climatiques entraînent de nombreux problèmes d'exploitation. Je ne sais pas si les syndicats ont été consultés. Je ne sais pas ce que leurs membres pensent du travail dans ces conditions. Quelles pourront être leurs exigences dans les circonstances?

Il faut songer aux débardeurs. Il faut songer aux cargaisons également. Comment résisteront-elles au gel à l'embarquement et au débarquement? Existe-t-il des systèmes spéciaux d'embarquement et de débarquement l'hiver? Il devra y avoir un programme de contrôle des glaces. Faudra-t-il empêcher la glace de se former ou construire toute une nouvelle flotte de brise-glace? Quels en seront les coûts?

Il faut se poser toutes sortes de questions à l'égard de ce trafic. Les problèmes devront être affrontés d'une façon intelligente, des réponses devront être trouvées à un moment ou à un autre; le fait que les gens commencent déjà à s'interroger est encourageant. Les nouvelles initiatives viendront aux besoins d'une façon ordonnée.

**Le vice-président:** Envisagez-vous une augmentation importante des volumes de charbon lorsque vous évoquez la possibilité que le canal atteigne sa capacité? A ce moment-là, il pourrait être avantageux de prolonger la saison. Que dit l'étude, qu'est-ce que vous en pensez?

**M. Sinclair:** Nous tenons compte du volume accru de charbon. Nous tenons compte également du volume accru de blé. D'autre part, nous ne perdons pas de vue la scène internationale dans le domaine de la navigation. Nous nous demandons si les navires hauturiers continueront de venir dans les Grands-Lacs à vide pour embarquer des céréales ou s'il y aura une demande accrue de trafic des bateaux des Grands-Lacs dans les ports fluviaux. Comment le trafic s'en trouverait-il changé? Beaucoup de facteurs interviennent, et nous essayons d'en tenir compte.

**Le président:** Je pense qu'il n'y a pas d'autres questions ce soir. Il me reste à remercier les témoins de leur présence . . .

**M. Mazankowski:** J'invoque le Règlement . . .

**Le vice-président:** Monsieur Mazankowski, d'abord. Bon, très bien, c'est à M. Forrestall.

**M. Forrestall:** Je viens de me souvenir d'une autre question. J'ai demandé à l'administrateur ou à M. Quail s'il pouvait indiquer quand la décision serait prise relativement au *Kurdistan*. Il est à espérer que ce sera demain.

**M. Sinclair:** Nous espérons en arriver à une décision le plus tôt possible. Le problème est que nous n'avons pas encore vu les offres finales des sauveteurs. Nous essayons de clarifier avec eux tous les points de l'entente qui doit intervenir à ce sujet. Nous voulons être sûrs que la décision que nous prendrons dans les circonstances sera la bonne.

[Text]

**Mr. Forrestall:** You do not know when you are going to arrive at this decision.

**Mr. Sinclair:** I would be reluctant to predict a time, but we are as anxious as . . .

**Mr. Forrestall:** With the wind's coming around to the north and Sable Island's lying in the path of that . . .

**Mr. Sinclair:** We are monitoring the situation with a full-time team . . .

**Mr. Forrestall:** I am sure you are.

**Mr. Sinclair:** . . . and we are just as concerned as we possibly can be about this whole situation.

**The Vice-Chairman:** Having completed your remarks, I can now rule them out of order.

**Mr. Forrestall:** I had asked the question, but it slipped their minds in dealing with other northern matters.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, on a point of order, I am not sure whether you are aware that I have a motion for the Committee which has not formally been accepted, but I have had discussions with the Parliamentary Secretary with regard to that motion. It has to do with the appearance of the Air Transport Association of Canada. The Parliamentary Secretary indicated to me the agreement of the government members to allow these people to appear before the Committee and that we should try to work in a time slot at the earliest possible time. I presume you might convey that message to the Chairman and, hopefully, we could consider it in that light. If that were done, I would not present my motion.

Second, as you are aware, we had slated two meetings with the Postmaster General, one meeting was conducted in full, another was conducted for approximately 15 minutes, I understand. I think there is a genuine desire, at least on the part of the members from our side, to have that meeting reslated again, if at all possible. I know that we have meetings slated for March 26, 27 and 29, but I wonder whether the Committee Clerk could look into the prospect, perhaps, of slotting another meeting which could accommodate the Postmaster General, and whether she might be able to take a look at the opportunities available to us for accommodating the Air Transport Association of Canada, because I think they are very important witnesses relative to the Airport Revolving Fund and the imposition of the airport-user tax.

**The Vice-Chairman:** I will accept what you said. The only thing that was conveyed to me was that the Parliamentary Secretary indicated that he expected a favourable response, and he would let us know Thursday, but I think this and the extra time for the Post Office, which I would agree that we have to have—we were cut off because of the vote—are things that should be discussed at an early Subcommittee meeting. Perhaps I could convey this to the Chairman and see if we can get a meeting going as quickly as possible. I would agree with you.

[Translation]

**M. Forrestall:** Vous ne savez pas quand vous en arriverez à cette décision.

**M. Sinclair:** J'hésite à avancer une date précise. Nous sommes désireux . . .

**M. Forrestall:** Il y a le vent du Nord, et l'Île de Sable, qui se trouve dans la trajectoire . . .

**M. Sinclair:** Nous surveillons de très près la situation. Nous avons une équipe à plein temps . . .

**M. Forrestall:** J'en suis sûr.

**M. Sinclair:** Nous prenons la situation très au sérieux.

**Le vice-président:** Maintenant que j'ai entendu vos observations, je puis les déclarer irrecevables.

**M. Forrestall:** J'avais posé la question auparavant. Les témoins avaient oublié d'y répondre lorsqu'ils avaient abordé d'autres questions touchant le Nord.

**M. Mazankowski:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je ne sais pas si vous êtes au courant de la motion que j'ai présentée et que le Comité n'a pas encore acceptée de façon officielle. J'ai eu à ce sujet des entretiens avec le secrétaire parlementaire. Il s'agit de la comparution de la Air Transport Association of Canada. Le secrétaire parlementaire m'a fait savoir que les ministériels étaient d'accord pour que ses représentants viennent devant le Comité et qu'il restait à trouver une occasion le plus tôt possible. Je suppose que vous allez faire le message au président. S'il y a entente à ce sujet, je retirerai ma motion.

Deuxièmement, comme vous le savez sans doute, il avait été prévu deux réunions avec le ministre des Postes. Une a eu lieu en entier, mais l'autre n'a duré que quinze minutes. Les députés de notre côté aimeraient bien avoir l'occasion de reprendre cette dernière réunion si c'est possible. Je sais qu'il y a des réunions prévues pour les 26, 27 et 29 mars. J'ignore si le greffier du Comité pourra trouver une autre occasion pour tenir une réunion en compagnie du ministre des Postes. En même temps le greffier pourrait essayer de faire une place à la Air Transport Association of Canada. Les témoignages de ses représentants pourraient être utiles face à cette question du fonds renouvelable pour les aéroports et de l'imposition d'une taxe aux usagers des aéroports.

**Le vice-président:** Je veux bien accepter votre version des faits. Tout ce qu'on m'a dit, c'était que le secrétaire parlementaire s'attendait à une réponse favorable. Il était censé rendre sa décision jeudi. De toute façon, la question de la comparution de ces témoins comme celle d'une nouvelle réunion avec le ministre des Postes doit être examinée le plus tôt possible par le sous-comité de direction. Je sais qu'une réunion précédente a été abrégée à cause d'un vote. Je vais en parler au président afin de voir si une autre réunion peut être tenue rapidement.



[*Texte*]

• 2200

**Mr. Mazankowski:** Yes, Mr. Chairman, I have raised it now because I thought the Committee Clerk might be able to survey the situation to see what options may present themselves to us.

**The Vice-Chairman:** Okay.

Thank you very much for your appearance, witnesses. The meeting now is adjourned until 9.30 a.m., Thursday, March 22, 1979, when we are to resume consideration of the same votes under Transport.

[*Traduction*]

**M. Mazankowski:** Si je soulève cette question maintenant monsieur le président, c'est que je désirerais que le greffier du Comité examine la situation et voit quelles sont les possibilités.

**Le vice-président:** Très bien.

Je remercie encore une fois le témoin. La séance est levée. La prochaine réunion aura lieu le jeudi 22 mars 1979, à 9 h 30. Les mêmes crédits seront à l'étude.









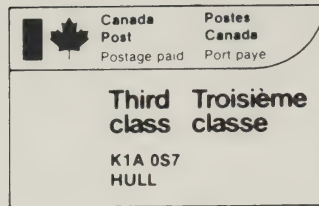












If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7  
En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT  
à l'Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

## WITNESSES—TÉMOINS

At 3:30 p.m.

*From the Post Office Department:*

Mr. J. E. Uberig, Acting Deputy Postmaster General and Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration;

Mr. L. Sperling, Assistant Deputy Postmaster General, Marketing.

At 8:00 p.m.

*From the Department of Transport:*

Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration;

Mr. R. A. Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard.

*From the National Harbours Board:*

Mr. Pierre A. H. Franche, Chairman.

A 15 h 30

*Du ministère des Postes:*

M. J. E. Uberig, sous-ministre intérimaire et sous-ministre adjoint des postes, Finances et administration;

M. L. Sperling, sous-ministre adjoint des postes, Commercialisation.

A 20 heures

*Du ministère des Transports:*

M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime;

M. R. A. Quail, sous-commissaire, garde côtière canadienne.

*Du Conseil des ports nationaux:*

M. Pierre A. H. Franche, président.



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Thursday, March 22, 1979

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 7

Le jeudi 22 mars 1979

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80—Votes 10 and 15—  
Marine Transportation Program under  
TRANSPORT

CONCERNANT:

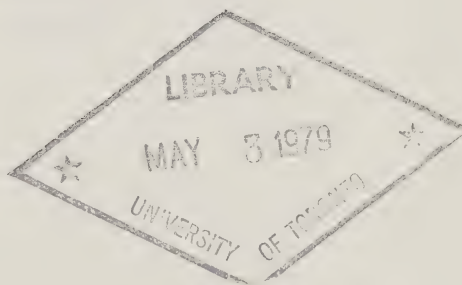
Budget principal 1979-1980—Crédits 10 et 15—  
Programme des transports par eau sous la rubrique  
TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Fourth Session of the  
Thirtieth Parliament, 1978-79

Quatrième session de la  
trentième législature, 1978-1979

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

Baker	Forrestall
( <i>Gander-Twillingate</i> )	Goodale
Caouette	Harquail
( <i>Villeneuve</i> )	Huntington
Collenette	Lapointe
Darling	

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

Loiselle	Portelance
( <i>Saint-Henri</i> )	Rodriguez
Mazankowski	Roy ( <i>Laval</i> )
McCain	Siddon
McKenzie	Wood—(20)

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, March 22, 1979:

Mr. Darling replaced Mr. Murta;

Mr. Huntington replaced Mr. Cadieu.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 22 mars 1979:

M. Darling remplace M. Murta;

M. Huntington remplace M. Cadieu.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 22, 1979  
(9)

## [Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Darling, Forrestall, Huntington, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain, McKenzie and Siddon.

*Other Member present:* Mr. Munro (*Esquimalt-Saanich*).

*Witnesses: From the National Harbours Board:* Mr. Pierre A. H. Franche, Chairman. *From the Department of Transport:* Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration and Mr. R. A. Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard. *From The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated:* Mr. Jacques Lavigne, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, February 23, 1979, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Monday, March 5, 1979, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of Votes 10 and 15—Marine Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 11:05 o'clock a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 22 MARS 1979  
(9)

## [Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 40 sous la présidence de M. Campbell (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Darling, Forrestall, Huntington, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain, McKenzie et Siddon.

*Autre député présent:* M. Munro (*Esquimalt-Saanich*).

*Témoins: Du Conseil des ports nationaux:* M. Pierre A. H. Franche, président. *Du ministère des Transports:* M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; M. R. A. Quail, sous-commissaire, garde côtière canadienne. *De Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée:* M. Jacques Lavigne, président.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 23 février 1979 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du lundi 5 mars 1979, Fascicule n° 1*).

Le Comité reprend l'étude des crédits 10 et 15—Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 11 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaal

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, March 22, 1979

• 0940

[Text]

**The Chairman:** Order, please. We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. I will call Votes 10 and 15, Marine Transportation Administration, under Transport.

## TRANSPORT

A—Department—Marine Transportation Program

Budget

Vote 10—Marine Transportation—Operating expenditures, the grants listed in the Estimates, contributions, the payment of excepted expenses—\$213,837,000

Vote 15—Marine Transportation—Capital expenditures including payments to provinces or municipalities—\$41,629,000

**The Chairman:** I welcome this morning Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. R. Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard; and Mr. Pierre Franche, Chairman, National Harbours Board.

I believe Mr. McCain at the previous meeting had asked a question of Mr. Franche. I understand that they have your answer for you, Mr. McCain, so if it is agreeable I will have Mr. Franche reply to Mr. McCain's question. Mr. Franche.

**Mr. P. Franche (Chairman, National Harbours Board):** Thank you, Mr. Chairman. I have prepared a letter but to table it with the Committee I forgot to get it translated into French. If you will permit me, I will read it into the record and then transmit it to you, Mr. Chairman, tomorrow, properly translated.

During the Committee meeting held on Tuesday, March 20, 1979, I indicated I would table responses to two of Mr. McCain's questions regarding potatoes. These questions concerned the development of a prototype all-weather conveyor in the Port of Saint John and the observation by Canadian officials of potato shipments from American East Coast ports. I would like to present the following information in response to Mr. McCain's question.

*Prototype conveyor.* In an effort to improve potato handling in the Port of Saint John it was proposed to examine the feasibility of using conveyors for the loading of potatoes. In early summer, 1977, designs for potato loading conveyors were submitted to the National Harbours Board by two firms, the Pirie Potato Company Limited and Toner Brothers. The two designs were evaluated by National Harbours Board engineers and the design submitted by the Pirie Potato Company Limited was selected as the more suitable design. The prototype

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 22 mars 1979

[Translation]

**Le président:** La séance est ouverte. Nous allons reprendre l'étude, dans le cadre de notre mandat, du budget pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. Je mets en délibération les crédits 10 et 15, Administration des transports par eau, sous la rubrique du ministère des Transports.

## TRANSPORT

A—Ministère—Programme des transports par eau

Budgétaire

Crédit 10—Transports par eau—Dépenses de fonctionnement, subventions inscrites au Budget, contributions, paiement des dépenses réservées—\$213,837,000.

Crédit 15—Transports par eau—Dépense en capital, y compris les paiements aux provinces ou aux municipalités—\$41,629,000.

**Le président:** Je souhaite la bienvenue à M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne des transports maritimes, M. R. Quail, sous-commissaire, Garde côtière canadienne et M. Pierre Franche, président, Conseil des ports nationaux.

Je crois, monsieur McCain, qu'à la précédente séance, vous aviez posé une question à M. Franche. Je crois bien qu'on vous a apporté la réponse. Si M. Franche le veut bien, il va donc répondre à la question de M. McCain. Monsieur Franche.

**M. P. Franche (directeur, Conseil des ports nationaux):** Merci, monsieur le président. J'ai préparé une lettre, mais avant de la déposer, je devrai la faire traduire, car cela m'a échappé. Donc, si vous me le permettez, je vais vous la lire pour qu'elle soit consignée puis je vous la transmettrai, monsieur le président, demain, traduite en bonne et due forme.

Au cours de la séance du Comité du 20 mars 1979, j'avais promis que je déposerais les réponses à deux questions posées par M. McCain à propos du secteur de la pomme de terre. Ces questions se rapportaient à l'établissement d'un prototype de transporteur par tous temps dans le port de Saint-Jean et à l'observation faite par des fonctionnaires canadiens des expéditions de pommes de terre provenant des ports de la côte est américaine. Je donnerai donc les renseignements suivants en réponse aux questions de M. McCain.

En ce qui a trait au transporteur prototype je dirai que pour améliorer la manutention des pommes de terre dans le port de Saint-Jean, on a songé à utiliser des transporteurs pour le chargement des pommes de terre. Au début de l'été 1977, des sociétés, la *Pirie Potato Company Limited* et *Toner Brothers*, ont présenté des prototypes de transporteurs à chargement auprès du Conseil des ports nationaux. Les ingénieurs de ce Conseil ont évalué ces deux modèles et ont retenu celui de la *Pirie Potato company Limited* comme étant le mieux approprié. Ce



## [Texte]

conveyor was built by Lajoie Industries of Grand Falls, New Brunswick, as an experimental model.

The prototype conveyor was used on an experimental basis during 1977-78 shipping season.

Observation of potato loading in American ports.

No National Harbours Board employees have observed potato loading operations in American ports, namely Sears Port and Winter Port, within the last two years.

Approximately one month ago, Mr. Don Stapleton, representing Mr. Nick Mulder, Assistant Deputy Minister, Strategic Planning, Transport Canada, along with representatives of the New Brunswick provincial government and the New Brunswick potato exporters, observed potato loading operations in Winter Port, Maine. At that time statements were made comparing the situation in Winter Port and Saint John. I trust this will be satisfactory, Mr. Chairman.

**Mr. McCain:** I very much appreciate it. Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Merci, M. Franche. You mentioned that you will have the copies translated. If it is agreeable, once I receive them I will have them distributed to the members. Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Just on a point of order before we proceed, Mr. Chairman. You indicated before the meeting commenced that we were going to have a steering committee meeting fairly soon. Am I to assume that that is going to be held today or in the next day or so?

**The Chairman:** Yes, I was going to discuss it with the members. We have several questions to discuss and so if it is agreeable I will advise the members and we can have a meeting whenever it is convenient today.

**Mr. Mazankowski:** Thank you.

**The Chairman:** We will proceed with the questioning, and I have first, Mr. McKenzie.

**Mr. McKenzie:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Franche a few questions about the Port of Churchill. I wonder if he could tell me whether there are any plans to lengthen the season.

**Mr. Franche:** At the moment the season remains the way it is, which is, I think, July 21 to October 15, the usual season according to the insurance rates set. However, there is a possibility, as there was last fall, that the *M.V. Arctic* could possibly sail in slightly earlier in the season, and we would hope sail also after the normal insurance season, as it was planned last year. Mr. Sinclair, the Marine Administrator, may be better able to answer some of the aspects on the *M.V. Arctic* for that season than I am at this stage.

## [Traduction]

prototype de transporteur avait été construit par *Lajoie Industries* de Grand Falls, au Nouveau-Brunswick, à titre expérimental.

Ce prototype a été utilisé sur une base expérimentale, au cours de la saison d'expéditions 1977-1978.

Observation des chargements des pommes de terre dans les ports américains.

Aucun employé du Conseil des ports nationaux n'a participé à l'observation de chargement de pommes de terre dans les ports américains, c'est-à-dire à *Sears Port* et à *Winter Port* au cours des deux dernières années.

Il y a environ un mois, M. Don Stapleton, représentant M. Nick Mulder, sous-ministre adjoint de la Planification stratégique auprès de Transport-Canada, ainsi que des représentants du gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick, des exportateurs de pommes de terre du Nouveau-Brunswick, ont fait des observations de ces opérations de chargement à *Winter Port*, dans le Maine. A l'époque, on a fait des déclarations pour comparer la situation entre *Winter Port* et Saint-Jean. J'espère que ceci répondra à vos désirs, monsieur le président.

**Mr. McCain:** J'ai beaucoup apprécié cet exposé. Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Thank you, Mr. Franche. Vous avez dit que vous feriez traduire ces documents. Si vous le voulez bien, une fois que nous les aurons reçus, nous les distribuerons aux membres du Comité. Monsieur Mazankowski, vous avez la parole.

**M. Mazankowski:** J'invoque le Règlement monsieur le président. Vous avez signalé, avant la séance, que nous aurions bientôt une réunion du comité de direction. Je suppose qu'elle doit avoir lieu ici aujourd'hui même ou demain ou... ?

**Le président:** Oui, j'allais en discuter avec les membres du Comité. Nous avons plusieurs questions à étudier et, si vous le voulez bien, je vais prévenir les membres du Comité et nous pourrons nous réunir quand vous le voudrez aujourd'hui.

**M. Mazankowski:** Merci.

**Le président:** Nous reprenons nos questions et le premier sur ma liste est M. McKenzie.

**M. McKenzie:** Merci, monsieur le président. Je voudrais poser quelques questions à M. Franche au sujet du port de Churchill. Je voudrais savoir si on a l'intention de prolonger la saison de navigation dans ce port.

**M. Franche:** Pour l'instant, cette saison reste ce qu'elle est, c'est-à-dire qu'elle va du 21 janvier au 15 octobre, il s'agit donc de la saison habituelle fixée compte tenu des taux d'intérêt. Toutefois, il est possible, comme on l'a fait l'automne dernier, que le *M.V. Arctic* prenne la mer un peu plus tôt cette saison et peut-être qu'il naviguera après que sera terminée la saison d'assurance normale comme cela avait été prévu l'an passé. M. Sinclair, l'administrateur du Transport maritime, est peut-être mieux en mesure de répondre à ces questions qui se posent sur certains aspects du *M.V. Arctic*.

**Mr. McKenzie:** I see. Perhaps we can get Mr. Sinclair to fill us in on that today, Mr. Chairman. Mr. Franche, what studies

**M. McKenzie:** D'accord. Peut-être que M. Sinclair pourra nous donner les détails à ce sujet aujourd'hui, monsieur le

[Text]

have been done on the possibility of double shifting at Churchill to increase the productivity without substantially expanding the present facilities?

**Mr. Franche:** I can say, since I have been Chairman in the last three years, no study has been done on double shifting. The type of operations we have there obviously are seasonal. The people that come up from often great distances, as we have quite a few seasonal employees, come up for the high-income earnings that occur during that 85-day period and obviously the high-income earnings are also due to overtime, whether it is time and a half double time.

My reaction to two shifts would probably mean some difficulty in recruiting people from outside the area. We have to tie it in also with the volumes that will go through Churchill. Up to now we have been able to handle larger volumes which, under the present set up, we suspect we could probably handle up to about 32 million bushels based on the present season; obviously, an extension of the season would give you added advantages. If the volumes were such that we had to go beyond there, at that stage, I think, one would definitely have to look at double shifting the operation. There is no work at the moment, I think, for two full shifts all the time.

**Mr. McKenzie:** Mr. Franche, the CNR has said it can haul 50 million bushels to Churchill within the 88-day season. I just heard you say that the maximum was 30 million.

**Mr. Franche:** I would say it runs to 32 to 33 million bushels at the moment.

**Mr. McKenzie:** I see. They have stated that they can go to 50 million bushels, yet the Wheat Board refuses to increase grain shipments to Churchill until port officials can guarantee increased productivity to handle these shipments. With all the problems at Vancouver and elsewhere just what is being done at Churchill so that we can expand the facilities with a double shifting and so forth?

**Mr. Franche:** I have not seen the statement by the CNR but, if I recall well, one of the problems they have is that there is a certain railing called the Herchmer something—I do not remember the second part of that name—which the CNR has chosen, as I understand, not to develop further at this stage and that would appear to be part of the bottleneck. We have handled all the volumes that the Wheat Board has put through Churchill and if the Wheat Board advises us that they are prepared to put more volumes through Churchill, we will be able to respond because it is a very efficient elevator. The staff is quite productive and if we can get the volume shipped to it, we will handle it; there is no question about it. But based on what we have at the moment, we are handling about 32 to 33 million bushels, the maximum I think we can handle using the present system of one shift. Give us more volumes and if we have to go two shifts, we will go the two shifts.

[Translation]

président. M. Franche, je me demande si les études ont été faites sur la possibilité de doubler les équipes de travail à Churchill afin d'augmenter la productivité sans avoir à accroître les opérations existantes?

**M. Franche:** Vu que j'étais président au cours de ces trois dernières années, je puis vous dire qu'aucune étude n'a été faite à ce sujet. Les opérations qui ont lieu là-bas sont des opérations saisonnières, et pour cause. Les travailleurs viennent souvent de très loin et nous avons pas mal d'employés saisonniers qui viennent pour cette période de 85 jours de salaires très élevés ce qui est dû aussi au temps supplémentaire qu'il s'agisse d'un temps supplémentaire et demi ou d'un double salaire pour le temps.

Je crois que si on établissait des doubles équipes que nous aurions du mal à recruter des gens de l'extérieur. Nous devons tenir compte aussi du volume de cargaisons qui passent par Churchill. Jusqu'ici nous avons pu nous occuper de volumes plus importants et par conséquent, nous pensons qu'avec les installations actuelles, nous pourrions manutentionner jusqu'à 32 millions de boisseaux. Il est évident qu'une prolongation de la saison nous donnerait des avantages supplémentaires. Si les volumes de grain étaient tels que nous devions dépasser ce chiffre, nous devrions alors songer à établir des équipes doubles. Mais je ne crois pas qu'il y ait suffisamment de travail pour des équipes doubles pour l'instant.

**M. McKenzie:** Monsieur Franche, le CN a indiqué qu'il pouvait transporter 5 millions de boisseaux en direction de Churchill au cours de la saison de 88 jours. Or, vous venez de dire que le maximum serait de 30 millions.

**M. Franche:** Je dirais que cela va de 32 à 33 millions de boisseaux.

**M. McKenzie:** Bon. Le CN a indiqué qu'il peut transporter 50 millions de boisseaux, cependant la Commission canadienne du blé refuse d'accroître ses expéditions de grain vers Churchill jusqu'à ce que les représentants du port puissent lui garantir que l'on pourra s'occuper de ces expéditions. Vu tous les problèmes qui se présentent à Vancouver et ailleurs, je voudrais bien savoir ce que l'on fait à Churchill pour permettre de manutentionner une plus grande quantité de grain en établissant ces doubles équipes, etc.

**M. Franche:** Je n'ai pas vu cette déclaration du CN mais si je me souviens bien, l'un des problèmes qui se pose c'est celui d'un nouvel équipement qui crée un bouchon, je ne me souviens plus du nom Herchmer ou quelque chose du genre. Jusqu'ici, nous nous sommes occupés de toutes les quantités de grain que la Commission canadienne du blé a fait passer par Churchill et si cette Commission nous dit qu'elle veut en envoyer à Churchill, nous serons en mesure de répondre à la demande, car le silo qui s'y trouve est très bien géré. Le personnel aussi est extrêmement efficace et nous serons en mesure de manutentionner toutes ces expéditions. Pour l'instant, nous nous occupons de 32 à 33 millions de boisseaux, avec une seule équipe de travailleurs. Mais si on nous donne plus de grains, nous établirons s'il le faut deux équipes.



[Texte]

**Mr. McKenzie:** Has the Wheat Board communicated with you in any way at all asking to ship more grain through Churchill?

**Mr. Franche:** No, sir. I have had a meeting about two or three months ago with Esmond Jarvis and we did not discuss things like 50 million bushels...

**Mr. McKenzie:** Why not?

**Mr. Franche:** ... at that meeting because they did not raise it and we did not raise it.

**Mr. McKenzie:** Just what are the long-range plans for Churchill? With all the problems at the other ports and the backup, and we keep repeatedly hearing that they can increase the volume of grain they can handle without expanding the facilities and with an excellent port like this and got into double shifting and so forth. And the CNR is prepared to haul the grain up there. Just what long-range plans have you for expanding the port or getting more grain up there? Are there any consultation going on? Or is it a government policy directing you not to expand any more grain movement up at the Port of Churchill?

• 0950

**Mr. Franche:** No, it is not a question of a government policy directing us not to ship any grain through Churchill...

**Mr. McKenzie:** Any more.

**Mr. Franche:** It is the availability of grain, which is not through us, the availability of grain by those who ship. Basically, that port is handling mainly barley now. It used to handle wheat. It is up to the Wheat Board, which spots, as I understand it, their shipments in different ports, to commit the volumes to certain ports. Up to now, Mr. Chairman, we have responded to their needs. If they advised us that we had to handle in the order of 50 million, we would look to see whether there are some improvements that have to be made to the ports. My first reaction is probably very little. They would have to tell us what time frame. And, if it required two shifts, we would go two shifts.

**Mr. McKenzie:** Would you suggest that we go through the Minister of Transport to get some policy or somebody to give you direction to see what you can do about expanding grain movement? Who would have to be the thrust to get this 50 million bushels up there, that the CNR says that they can move up there? Could you also tell me, are they going to be doubling the rates on the St. Lawrence Seaway?

**Mr. Franche:** On the St. Lawrence Seaway, I will defer to the Marine Administrator, as far as the rates go.

[Traduction]

**M. McKenzie:** Est-ce que la Commission canadienne du blé s'est mise en rapport avec vous pour envoyer plus de grain à Churchill?

**Mr. Franche:** Non. J'ai rencontré il y a deux ou trois mois Edmond Jarvis et nous n'avons pas discuté de question du genre de 50 millions de boisseaux...

**M. McKenzie:** Pourquoi pas?

**M. Franche:** ... à cette séance-là, parce que la Commission n'a pas soulevé la question et nous ne l'avons pas soulevée.

**M. McKenzie:** Quels sont les plans à longue échéance pour Churchill? Vu tous ces problèmes qui se posent dans les autres ports et ces accumulations du fait de ces arrêts de travail, on nous dit continuellement qu'il faudrait augmenter le volume du grain qu'on peut manutentionner sans agrandir les installations. aussi, comme nous avons là un port d'une telle excellence, nous ne voyons pas pourquoi on ne s'occupe pas d'établir des doubles équipes, etc. Et le CN est tout prêt à transporter du grain là-bas, mais quels sont vos plans à longue échéance pour l'expansion du port et pour obtenir de plus forts tonnages de grain? Y a-t-il des pourparlers en cours ou est-ce une politique gouvernementale qui vous empêche de faire cette expansion et d'accroître le trafic du grain à Port Churchill?

**M. Franche:** Non, aucune politique du gouvernement ne nous donne de directives de ne pas expédier du grain par Port Churchill.

**M. McKenzie:** Il n'y en a plus actuellement.

**M. Franche:** C'est la disponibilité du grain qui nous en empêche. Ce sont les expéditeurs qui décident de cette disponibilité du grain et, fondamentalement, ce port manutentionne principalement de l'orge à l'heure actuelle. Nous avons l'habitude de traiter du blé. C'est la Commission canadienne du blé qui décide, je suppose où elle veut envoyer ses expéditions de blé, et quelle quantité de grain elle veut attribuer à certains ports. Jusqu'ici, monsieur le président, nous avons répondu à ces demandes. Si la Commission nous demandait de manier 50 millions de boisseaux, nous verrions si en améliorant ce que nous avons, nous pouvons y faire face. Probablement qu'au début, il faudrait examiner la situation et la Commission devrait nous dire quel délai nous avons pour nous occuper de ces opérations; et, par conséquent, s'il était nécessaire d'établir les deux équipes de roulement, nous le ferions.

**M. McKenzie:** Est-ce que vous voulez dire que nous allons devoir nous adresser au ministère des Transports pour qu'on établisse quelques politiques ou directives nous permettant d'accroître les quantités de grain qui passent par votre port? Qui devrait s'occuper de pousser l'affaire pour que vous obteniez 50 millions de boisseaux puisque le CN est prêt à les transporter jusque là? Pourriez-vous aussi me dire si on va doubler les tarifs sur la voie maritime du Saint-Laurent?

**M. Franche:** En ce qui a trait à la voie maritime du Saint-Laurent, je céderai la parole à l'administrateur des transports maritimes.

[Text]

With respect to increasing the volume again, I guess the direction will have to come from the Canadian Wheat Board, under our present system.

**The Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. G. M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport):** Mr. Chairman, with respect to tolls on the St. Lawrence Seaway, the governments of Canada and the United States entered into an agreement over a year ago to increase tolls on the St. Lawrence Seaway in a three-phase program extending over the 1978, 1979 and 1980 seasons, which increase amounted to 50 per cent in the 1978 season. A further 25 per cent will be effective in the 1979 season, and the final 25 per cent will come into effect in the 1980 season.

**Mr. McKenzie:** Would it not be a great advantage to the western wheat producers and grain producers to ship more out of the Port of Churchill? This is going to affect the farmer considerably, the increased tolls on the St. Lawrence Seaway. Is that right?

**Mr. Sinclair:** The increase in tolls on the St. Lawrence Seaway will affect all users of the Seaway.

As to the direction in which wheat movements are directed, that is the responsibility of the Canadian Wheat Board and not the Department of Transport.

**Mr. McKenzie:** Then, in essence, all that is going to be happening with Churchill is that they are just going to be shipping this 30 to 35 million bushels a year. That is the way it stands right now and there are no plans or any negotiations going on to expand that. Is that correct, Mr. Franche?

**Mr. Franche:** We are not planning any expansion of physical facilities in the Port of Churchill at this stage as the volume of grain that is supplied to us right now can be handled by the facility.

**Mr. McKenzie:** I see, right. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McKenzie. Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I wonder whether the Chairman of the National Harbours Board could bring us up to date on the developments of the facilities at Prince Rupert. What stage are we at right now? Then perhaps I might be able to ask some questions after he gives us an up-date on the status of the development of those facilities there.

• 0955

**Mr. Franche:** Thank you, Mr. Chairman. I would say about six months ago we awarded a contract to a joint venture of CBA Engineering Ltd. and Carr and Donald Associates for the preparation of a master plan in the port of Prince Rupert for developing Ridley Island. The draft of that master plan was ready at the end of January and some consultations have occurred with the provincial government representatives of the Provinces of British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba. To explain where we were, there were consultations with the local authorities in Prince Rupert and I made a final

[Translation]

Quant à l'accroissement et quantité de grain, je suppose que c'est à la Commission canadienne du blé d'en décider dans le cas de notre système actuel.

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. G. M. Sinclair (Administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports):** Monsieur le président, pour cette question des droits de péage sur la voie maritime du Saint-Laurent, les gouvernements du Canada et des États-Unis ont passé un accord il y a un an aux fins de majorer ces tarifs. Les droits de péage seront majorés en trois étapes pour les années 1978-1979 et 1980. L'augmentation pour la saison de 1978 a été de 50 p. 100; il y aura une autre augmentation de 25 p. 100 pour la saison de 1979, et une dernière augmentation de 25 p. 100 sera applicable à la saison de 1980.

**M. McKenzie:** Est-ce qu'il ne serait pas plus avantageux pour les producteurs de blé et de grain de l'ouest d'expédier plus à partir du port de Churchill, car, cette augmentation des droits de péage va nuire considérablement aux cultivateurs.

**M. Sinclair:** Cette augmentation des péages est sur la voie maritime du Saint-Laurent, et elle va toucher tous les utilisateurs de la voie maritime.

Mais, la direction des mouvements de blé dépend de la Commission canadienne du blé et non pas du ministère des Transports.

**M. McKenzie:** Par conséquent, tout ce qui va se produire à Churchill, c'est qu'on continuera à manutentionner 30 à 35 millions de boisseaux par an. Il me semble qu'il n'y a aucun plan ou aucune négociation pour accroître cette capacité, n'est-ce pas, monsieur Franche?

**M. Franche:** Nous ne prévoyons aucun agrandissement des installations dans le port Churchill, pour l'instant, que le volume de grain qui nous les fournit, peut être manutentionné dans le cas de ces installations.

**M. McKenzie:** D'accord. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur McKenzie. Monsieur Mazankowski, vous avez la parole.

**M. Mazankowski:** Je me demande si le président du Conseil des ports nationaux pourrait nous donner l'état de la situation pour les installations de Prince Rupert. Où en sommes-nous? Une fois cette réponse donnée, je vais lui poser quelques questions.

**M. Franche:** Merci, monsieur le président. Il y a à peu près six mois, nous avons adjugé à CBA Engineering Ltd. et à Carr and Donald Associates, en collaboration, le contrat de préparation d'un plan cadre du port de Prince Rupert pour l'aménagement de l'île Ridley. L'ébauche de ce plan cadre était prête à la fin de janvier et certaines consultations ont eu lieu avec les représentants des gouvernements provinciaux des provinces de Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. Pour expliquer où nous en étions, nous avons tenu des séances de consultation avec les autorités locales de Prince



## [Texte]

review with the Vice-President of the CNR, Mr. Charlie Armstrong, in Edmonton. Since then we have been getting feedback to finalize it in detail. We have set up a small co-ordinating committee internally, through the National Harbours Board, to prepare the detailed planning. We called this week for proposals from consultants for the project management itself. We are planning to finalize Treasury Board approvals in the short-term award contracts and start construction—let me just check my schedule, again, Mr. Chairman—in the very early part of 1980.

We have not had any discussions at this stage with those in the grain industry as they have been concerned, obviously, with the disposal of their present elevator at the port of Prince Rupert, which is under the management of the Department of Agriculture and, therefore, not our responsibility. Obviously those discussions at some stage will start and it will be rather important to know who the tenant would be on Ridley Island.

In respect of the coal aspects, those are foreseen in the second stage and while there is interest in coal development, coal markets are soft at the moment. Negotiations are still going on, as we understand it, and I am more or less relating what I have been told by people in the coal industry and the coal association. They are negotiating with the Japanese, for example, for possibilities of fixing markets, but this whole project for Ridley Island, of course, if we trigger it for grain, which is the first and foremost commodity to be handled in bulk on it, would be followed, in my opinion, by coal.

**Mr. Mazankowski:** Yes. Mr. Chairman, arising out of Mr. Franche's comments in respect of consultation with local authorities, I am led to understand that in the study that was undertaken by the CBA Engineering, Carr and Donald Associates—and this is according to the representatives of the Prince Rupert Grain Co-ordinating Committee—they have indicated, as far as they are concerned, that it was made crystal clear to the engineers—and this is talking specifically about the proposals for a grain terminal development—according to their information, not to consider any other site for grain terminals other than Ridley Island. Is that correct?

• 1000

**Mr. Franche:** Our mandate to the consultants was to prepare a master plan for Ridley Island which involved many commodities and in which we forecasted that the first commodity to be handled would be grain and the next one coal. Therefore they did not have a mandate to look at other sites.

**Mr. Mazankowski:** You are really unilaterally saying that a grain terminal will be established at Ridley Island, as far as you are concerned.

**Mr. Franche:** We are saying, I think, Mr. Chairman, that the priorities of the National Harbours Board are to develop Ridley Island as a bulk terminal. That is our priority.

## [Traduction]

Rupert et j'ai procédé à un examen final avec le vice-président du CN, M. Charlie Armstrong, à Edmonton. Depuis, nous avons reçu des réponses qui nous permettront d'apporter la dernière touche. Nous avons établi un petit comité de coordination interne du Conseil des ports nationaux, pour préparer la planification détaillée. Cette semaine, nous avons invité les experts-conseils à nous présenter des propositions relatives à la gestion du projet proprement dit. Nous nous préparons à obtenir l'approbation définitive du Conseil du Trésor pour l'octroi des contrats à court terme et nous avons l'intention de commencer la construction—permettez-moi de vérifier mon calendrier, monsieur le président—au tout début de 1980.

Pour l'instant, nous n'avons eu aucune discussion avec les producteurs céréaliers car ils se préoccupent, évidemment, d'écouler les stocks actuellement entreposés dans le silo-élevateur du port de Prince Rupert qui relève du ministère de l'Agriculture et il n'est donc pas de notre ressort. Évidemment, à un moment donné, ces discussions vont avoir lieu et il sera important de savoir qui sera le locataire de l'île Ridley.

Pour ce qui est de la question de la houille, il est prévu qu'elle fasse l'objet de la deuxième étape et bien que nous nous intéressions au développement de la manutention de la houille, nous nous rendons compte qu'actuellement les marchés de la houille ne sont pas très actifs. Si je comprends bien, les négociations se poursuivent, et je vous transmets là, plus ou moins, ce que m'ont dit les représentants de l'industrie houillère et l'association des exploitants. Cette industrie examine, avec les Japonais, par exemple, la possibilité de fixer certains marchés. Donc, si le projet de l'île Ridley est essentiellement amorcé pour les grains, qui constitueraient la principale marchandise en vrac manutentionnée sur les lieux, cela serait sans doute suivi par la manutention de la houille.

**M. Mazankowski:** Oui. Monsieur le président, M. Franche nous a parlé de la consultation des autorités locales. Or, je crois savoir que, pour l'étude entreprise par CBA Engineering et Carr and Donald Associates—je tiens ces renseignements des représentants du Prince Rupert Grain Co-ordinating Committee—on avait demandé de manière explicite aux ingénieurs, au sujet bien précis des propositions relatives à l'aménagement d'un silo-élevateur industriel, de ne pas envisager d'autres emplacements pour ce silo-élevateur que celui de l'île Ridley. Cela est-il exact?

**M. Franche:** Nous avons demandé aux experts-conseils de nous préparer, pour l'île Ridley, un plan cadre qui porterait sur toutes sortes de marchandises et nous leur avons dit prévoir que la première marchandise manutentionnée serait le grain, la deuxième étant la houille. Ils n'avaient donc pas à envisager d'autres emplacements.

**M. Mazankowski:** En réalité, vous déclarez carrément que, pour autant que vous sachiez, un silo-élevateur industriel sera établi à l'île Ridley?

**M. Franche:** Monsieur le président, je pense que nous disons que la priorité du Conseil des ports nationaux est de transfor-

[Text]

**Mr. Mazankowski:** Well, no, you said earlier, Mr. Franche, and we were talking about grain, you said specifically, for the establishment of grain terminals on the point of Ridley Island.

What I am really saying is that there are two things wrong with that concept. Number one, you suggest that construction in building the Ridley Island site will not commence until 1980. A terminal would have to be built after that. We are looking at 1985 before we get a terminal, probably. There are sites available, I understand, right now.

The local grain co-ordinating committee are not sold on the site location of Ridley Island. As a matter of fact I understand the Swan Wooster Study, the C.D. Howe Research Institute Study and many other knowledgeable locals do not concur with the National Harbours Board's proposal, unilateral proposal, to push Ridley Island as the site of a grain terminal. I think it is very unfair to have that sort of biased point of view when you are looking at all available options, and bear in mind that what we are looking at here is a facility that is needed very, very badly in terms of movement of Western grain.

Again, according to the local co-ordinating committee—and I am surprised that you suggest that there was consultation. There may have been consultation but there certainly was not much listening as far as the group in Prince Rupert were concerned. The organization there are certainly not sold on the grandiose scheme of a superport commencing with the establishment of grain terminal facilities at Ridley Island. They are not arguing about the concept but they are arguing that the need for a grain terminal is now and it probably could best be developed at the Casey Point site.

If you, as National Harbours Board people, are going to interfere with the development of a grain terminal facility, interfere with the plans of the consortium, you are going to jeopardize the Western Canadian farmer and jeopardize Canada and its ability to move the kinds of amounts of grain that are required to meet the potential that we have in mind. I would hope that as a board you might reconsider this, taking into consideration all available options, and not superimpose your ideas upon the people who are going to be in fact establishing the terminal. Let them make the decision as to where the best site might be.

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, if I misled the Committee in saying it was a grain terminal we were building, it is a bulk facility. The terms of reference of the consultant were clearly to develop the island in its totality as a bulk facility, of which the first commodity would be grain. If I recall well, we requested that the forecast allow for a land area to store eventually 30 million bushels of grain, eventually, with the first stage using 10 million bushels. Mind you, according to what the Canadian Wheat Board has been talking about, which is surge capacity storage of 20 million bushels above the

[Translation]

mer l'île Ridley en un entrepôt portuaire de manutention des marchandises en vrac. Voilà notre priorité.

**M. Mazankowski:** Non, monsieur Franche. Alors que nous parlions de grains, un peu plus tôt, vous avez bel et bien parlé de l'établissement d'un silo-élevateur industriel sur la pointe de l'île Ridley.

Moi, je dis que cette idée comporte deux défauts. Premièrement, vous dites que la construction sur l'île Ridley ne commencera pas avant 1980. Les entrepôts portuaires devront être bâtis plus tard. Nous n'en aurons donc probablement pas avant 1985. Or, je crois comprendre qu'il y a des emplacements disponibles en ce moment même.

Les membres du comité local de coordination des ventes de céréales ne favorisent pas du tout l'emplacement de l'île Ridley. En fait, je crois comprendre que les auteurs de l'étude Swan-Wooster, ceux de l'étude du C.D. Howe Research Institute et de nombreux autres habitants de la région ne sont pas d'accord avec la proposition unilatérale du Conseil des ports nationaux, proposition selon laquelle l'île Ridley constitue l'emplacement approprié d'entrepôts portuaires pour les grains. Je prétends qu'il ne convient pas que vous ayez des préjugés pareils lorsque vous envisagez diverses options disponibles. Rendez-vous compte que nous songeons là à une installation jugée absolument indispensable pour le transport des grains de l'Ouest.

Toujours selon le comité local de coordination... Je trouve surprenant, d'ailleurs, que vous parliez de consultation. Il y a peut-être eu consultation, mais vous n'avez pas vraiment prêté l'oreille en ce qui concerne le groupe de Prince Rupert. Les membres de cet organisme ne sont certainement pas convaincus de la nécessité d'un superport grandiose dont la construction commencerait par l'aménagement d'installations de manutention des grains à l'île Ridley. Ils ne s'opposent pas à l'idée, mais ils soutiennent que c'est maintenant qu'ils ont besoin d'un entrepôt portuaire pour les grains et que l'endroit qui convient le mieux, c'est Casey Point.

Le Conseil des ports nationaux, en s'opposant à l'aménagement d'installations portuaires de manutention des grains, en s'opposant au plan du consortium, risque de causer du tort aux agriculteurs de l'Ouest du Canada et de nuire à l'aptitude du Canada à transporter les quantités de grains jugées nécessaires pour tirer parti des possibilités que nous entrevoyons. J'espère que le Conseil des ports nationaux réexaminera cette question en prenant en ligne de compte toutes les options disponibles, sans imposer ses propres idées à ceux qui, en fait, vont se servir du port. Laissez-les décider de l'endroit qui convient le mieux.

**M. Franche:** Monsieur le président, je crains avoir induit le Comité en erreur en disant qu'il s'agissait de la construction d'installations pour les grains; en fait, il s'agit d'installations de manutention de marchandises en vrac. Le mandat des experts-conseils était bien de proposer un schéma d'aménagement de l'ensemble de l'île pour qu'elle serve à la manutention des marchandises en vrac, la première de ces marchandises étant le grain. Si j'ai bonne mémoire, nous avons demandé que les prévisions prennent en ligne de compte la nécessité de disposer d'un terrain où nous pourrions, en temps et lieu, entreposer 30



[Texte]

proposed 10 million in the first stage, that reaches immediately the 30 million bushels we thought would come later on.

the other part of the mandate was to allow for an area for handling 15 million tons of coal, eventually, also, and then to forecast the other commodities. I did not want to mislead the committee in this, Mr. Chairman.

**Mr. Mazankowski:** No. All right. I think we all recognize that the urgency of the development of this facility is geared towards grain as a first priority, because that is the need that is apparent right now.

It has been stated that the first stage of the development of Ridley Island includes an estimated cost of \$13.2 million for services.

• 1005

**Mr. Franche:** Yes.

**Mr. Mazankowski:** Is that going to be undertaken by the National Harbours Board? Who is going to provide the money?

**Mr. Franche:** We have to provide the money for developing the services—some roads on the island, radio access, water, sewer, electricity, natural gas—those are the types of things in that \$13 million.

**Mr. Mazankowski:** And that will be recovered, I presume, from the people who establish there. Is that correct?

**Mr. Franche:** Over a period of time; not from the first user. I do not think we can expect the first user to pay it all.

**Mr. Mazankowski:** Not from the first user.

**Mr. Franche:** No. I cannot foresee at this stage the first user being able financially to recover all that. It is part of the discussions that will take place with the Treasury Board as to the method of financing the facility.

**Mr. Mazankowski:** Is the National Harbours Board satisfied in terms of weather conditions, wind flows, etc., that Ridley Island is, in fact, a desirable point? There is some argument about that. Have we literally closed the door now, as far as the National Harbours Board is concerned, on the establishment of an additional or expanded facility at the present site or the establishment of a new facility at the point south of there, I believe, which is known as Casey Point? Has National Harbours Board closed that door?

**Mr. Franche:** The present site is not under the control of National Harbours Board; it is a very limited site. The other site, which is Casey Point, is not considered by the National

[Traduction]

millions de boisseaux de grains, en commençant par 10 millions de boisseaux pour la première étape. Notez que selon les propos de la Commission canadienne du blé, qui parle d'une hausse soudaine de l'entreposage de 20 millions de boisseaux outre les 10 millions de boisseaux proposés pour la première étape, nous atteignons tout de suite les 30 millions de boisseaux qui, selon nous, devaient représenter l'étape ultérieure.

La deuxième partie du mandat des experts-conseils portait sur la prévision d'une zone permettant la manutention, en temps opportun, de 15 millions de tonnes de charbon et sur la prévision relative à d'autres marchandises. Je ne voulais donc pas induire le Comité en erreur à ce sujet, monsieur le président.

**M. Mazankowski:** Non. Très bien. Je pense que nous reconnaissons tous que l'aménagement de ces installations est urgent, avant tout, aux fins de la manutention des grains puisque c'est là que le besoin se fait sentir en ce moment.

On a dit prévoir que la première étape d'aménagement de l'île Ridley entraînerait des dépenses de 13.2 millions de dollars pour les services.

**M. Franche:** Oui.

**M. Mazankowski:** Cela va-t-il être payé par le Conseil des ports nationaux? Qui va fournir cet argent?

**M. Franche:** Nous devons fournir l'argent pour établir certains services tels que la construction de routes sur l'île, l'accès par radio, l'eau courante, les égouts, l'électricité, le gaz naturel; ce sont là les travaux auxquels seront affectés les 13 millions de dollars.

**M. Mazankowski:** Je suppose que ces dépenses seront recouvrées des gens qui s'établiront là-bas. Est-ce exact?

**M. Franche:** Au cours d'une certaine période. Elles ne seront pas recouvrées du premier utilisateur. Je ne pense pas que nous puissions compter que le premier utilisateur paie toute la somme.

**M. Mazankowski:** Pas le premier utilisateur.

**M. Franche:** Non. Actuellement, je ne prévois pas que le premier utilisateur ait les moyens de nous faire recouvrer tous ces frais. Cela fait partie des discussions qui auront lieu avec le Conseil du Trésor au sujet des méthodes de financement de l'aménagement.

**M. Mazankowski:** Le Conseil des ports nationaux juge-t-il satisfaisant, du point de vue météorologique, compte tenu des vents et marées, etc., l'emplacement de l'île Ridley? Il y a des opinions contraires à ce sujet. Le Conseil des ports nationaux a-t-il relégué aux oubliettes l'aménagement d'installations supplémentaires, l'expansion d'une installation actuelle ou l'aménagement de nouvelles installations au sud de cet endroit, c'est-à-dire à Casey Point? Le Conseil des ports nationaux refuse-t-il d'envisager ces autres options?

**M. Franche:** L'emplacement actuel ne relève pas du Conseil des ports nationaux; en outre, il est très limité. D'autre part, le Conseil des ports nationaux ne considère pas l'autre emplace-

[Text]

Harbours Board as a viable alternative because it is very limited in area; it is right on the edge of the water. In fact, it has to be built-up land also; it cannot be built on the other side.

**Mr. Mazankowski:** Could I just inject a word for clarification?

**Mr. Franche:** Yes, please.

**Mr. Mazankowski:** Are you saying that as far as National Harbours Board is concerned it is not viable for the establishment of a superport—a sort of master plan superport—or it is not viable for the establishment of an adequate grain-terminal facility?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, it is definitely not viable as a superport because it is impossible, I think, to build on it. To serve as a grain site it has to be built up. It could not be built up based on the information that we have. I recall well the Swan Wooster report, and with all due respect, my recollection of that report many, many months ago indicated . . .

**Mr. Mazankowski:** C. D. Howe Research Institute has another report which is very interesting too.

**Mr. Franche:** . . . not beyond 10 million bushels in comparison with the other one with a capacity of 30 million bushels. It is in a recognized landslide area. If you look at aerial photographs of the area you will see very clearly the landslides that have occurred in the past.

Furthermore, the provincial government formally notified us at a meeting back in Victoria when we had our consultation through Mr. Sandy Peel, the Deputy Minister, that from their point of view, Casey was not a valid site and they were not promoting or encouraging in any way the development of Casey Point.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Huntington.

**Mr. Huntington:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, there are rumours circulating all around the Port of Vancouver that appointments have been made to the Vancouver Port Commission, and I would like to ask if the names of these appointments are available.

**Mr. Franche:** As of last week, I do not think the appointments have been made, Mr. Chairman. I cannot assure you at the moment whether the appointments have been made as of this morning.

**Mr. Huntington:** Letters have been sent out, have they not? I have had phone calls saying that at least seven people have been named. I am wondering why it is so secret and why it cannot be made official.

**Mr. Franche:** I know of only one letter that has gone out . . . My apologies—two—one to the Chairman himself, Mr. Glen McPherson, because it was sent out by the Minister; and the

[Translation]

ment, celui de Casey Point, comme constituant une solution de rechange valable car sa superficie est trop restreinte. Il est tout à fait au bord de l'eau. En fait, il faudrait d'abord procéder à du remblayage. On ne peut pas construire sur l'autre côté.

**M. Mazankowski:** Puis-je vous interrompre pour obtenir un éclaircissement?

**M. Franche:** Je vous en prie.

**M. Mazankowski:** Dites-vous qu'en ce qui concerne le Conseil des ports nationaux, cet emplacement ne pourrait servir à l'établissement d'un superport—un superport construit d'un plan cadre—ou qu'il ne saurait servir à l'aménagement d'installations convenant à la manutention des grains?

**M. Franche:** Monsieur le président, cet emplacement ne peut certainement pas servir à la construction d'un superport, parce que je pense qu'il est impossible de construire sur ce terrain. Pour qu'il serve d'installation de manutention des céréales, il va falloir procéder à du remblayage. D'après les renseignements dont nous disposons, le remblayage ne pourrait pas se faire. Je me souviens bien du rapport Swan Wooster et, sauf votre respect, bien que mes souvenirs remontent à une lecture qui date de plusieurs mois, ce rapport indiquait . . .

**M. Mazankowski:** Le C. D. Howe Research Institute a lui aussi un rapport qui est très intéressant.

**M. Franche:** . . . qu'on ne pourrait pas manutentionner là plus de 10 millions de boisseaux, par opposition à l'autre emplacement dont la capacité est de 30 millions de boisseaux. Il s'agit d'une région où se produisent, cela est notoire, des glissements de terrain. En examinant des photographies aériennes de la région, vous y verrez nettement les glissements de terrain qui se sont déjà produits.

En outre, le gouvernement provincial nous a officiellement signifié, lors d'une réunion de consultation à Victoria, par l'entremise de M. Sandy Peel, sous-ministre, que selon lui, Casey Point ne constituait pas un emplacement convenable et que le gouvernement provincial ne voulait promouvoir ou encourager d'aucune manière l'aménagement de Casey Point.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Huntington.

**M. Huntington:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, selon certaines rumeurs qui circulent dans le port de Vancouver, des nominations à la Commission du port de Vancouver ont été faites. Je voudrais bien savoir si les noms des personnes nommées peuvent être divulgués.

**M. Franche:** La semaine dernière encore, monsieur le président, pour autant que je sache, les nominations n'avaient pas encore été faites. Je ne peux pas vous assurer en ce moment que les nominations n'ont pas été faites ce matin.

**M. Huntington:** Des lettres ont été envoyées, n'est-ce pas? D'après un appel téléphonique que j'ai reçu, au moins 7 personnes ont été nommées. Je me demande pourquoi cela est tellement secret et pourquoi vous ne pouvez pas le divulguer officiellement.

**M. Franche:** Je ne suis au courant que de l'envoi d'une seule lettre . . . pardon, il s'agit de deux lettres. La première est adressée au président lui-même, M. Glen McPherson; j'en suis



## [Texte]

second one to Mr. Herb Buchanan as an ex officio member because he is the Director of the Coast Guard and he participates and brings his expertise to the Commission. I may, at the end of this meeting, possibly enlighten you a little more. I have asked Mr. Foreman to go and check whether the letters were signed by the Minister in the last four or five days. I am not sure.

• 1010

**Mr. Huntington:** Well, is it correct that the rumours the M.P.s representing that area get are that it is the same old gang back on the board plus one new one?

**Mr. Franche:** Maybe I will be able to inform you.

**Mr. Huntington:** Before this meeting is over?

**Mr. Franche:** I hope so, yes. We have gone over to check right now.

**Mr. Huntington:** Mr. Chairman, for the Port of Vancouver we had great hopes when we started to receive a great deal of educational literature and studies that we took part in some years ago early in the 30th Parliament about the port commission concept, the reorganization of ports and the delivery of more local autonomy to ports that are 35,000 miles away from Ottawa.

Some of the feed-back I get from operators in the port is the fact that from 1968 to 1975 the wording in the tariff structure had maximum tariff. In 1975 the word "maximum" was eliminated from the tariff and as a result operators out there on one-shot deals have lost their ability to use a sharp pencil to get tonnage that shows up from time to time in the operation. They tell me there have been examples where they have waited over a month for Order in Council clearance from Ottawa and deals were lost that could have provided work and revenue to the operators in the Port of Vancouver.

I am wondering if we could be enlightened as to the rigidity of the National Harbours Board on this terminology of tariff and whether they have any intention of changing this definition so that the operators in a port like Vancouver could have more local autonomy and so return to the situation they had prior to 1975.

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, I cannot recall the maximum tariffs, I was not Chairman of the Board at the time, but the tariffs we set are tariffs per se. That is, our act allows the Board to recommend tariffs which are approved by the Governor in Council and therefore they are not variable tariffs; they must be of a fixed amount.

These tariffs only apply to those who are using National Harbours Board facilities. They do not apply if we talk of berthage and wharfage tariffs as opposed to harbour dues. They do not apply to those who have private facilities such as Vancouver wharves, if I can use an example. Those are their own tariffs and not ours.

**Mr. Huntington:** That is a bulk commodity terminal. Let us not confuse it.

## [Traduction]

au courant parce qu'elle a été envoyée par le ministre. La deuxième a été envoyée à M. Herb Buchanan, en qualité de membre d'office de la Commission, parce qu'il est directeur de la garde côtière et qu'il participe aux travaux de la Commission, qui peut ainsi tirer parti de son expérience. Je pourrai peut-être vous donner plus d'éclaircissements à la fin de la séance. J'ai demandé à M. Foreman de s'informer pour savoir si les lettres avaient été signées par le ministre dans les quatre ou cinq derniers jours. Je n'en suis pas sûr.

**M. Huntington:** Est-il exact, selon les rumeurs qui sont parvenues jusqu'au député de cette région, que les membres du conseil sont encore les mêmes, sauf un?

**M. Franche:** Je pourrai peut-être vous le dire.

**M. Huntington:** Avant la fin de la séance?

**M. Franche:** Je l'espère. Quelqu'un est allé se renseigner.

**M. Huntington:** Monsieur le président, au sujet du port de Vancouver, nous avons nourri de grands espoirs, lorsque nous avons commencé à recevoir les documents d'information et participé à des études il y a quelques années, au début de la trentième législature, sur le projet d'une commission des ports, sur la réorganisation et l'octroi d'une plus grande autonomie aux ports situés à 35,000 milles d'Ottawa.

Les fonctionnaires de ce port me disent que de 1968 à 1975, le mot «maximum» figurait dans le tarif. En 1975, ce mot a été supprimé et les exploitants qui traitent des contrats à court terme ne peuvent plus prendre d'initiative pour obtenir ces contrats. Il leur est parfois arrivé d'attendre plus d'un mois un décret d'Ottawa et pendant ce temps ils ont raté des contrats qui auraient apporté du travail et des revenus aux exploitants du port de Vancouver.

Je voudrais bien savoir si le Conseil des ports nationaux s'en tient strictement au libellé du tarif et s'il a l'intention de modifier cette définition pour que les fonctionnaires du port de Vancouver jouissent d'une plus grande autonomie et reviennent à la situation qui existait avant 1975.

**M. Franche:** Monsieur le président, je ne me souviens pas du tarif maximum, je n'étais pas président du conseil à cette époque, mais les tarifs établis sont fixes. C'est-à-dire que la loi autorise le conseil à recommander des tarifs, qui sont approuvés par le gouverneur en conseil et par conséquent invariables; ces tarifs doivent être fixes.

Ils ne s'appliquent qu'à ceux qui utilisent les installations du Conseil des ports nationaux. Il ne s'agit pas des droits d'amarrage et de quai mais des droits d'utilisation du port. Par exemple, ces tarifs ne s'appliquent pas à ceux qui utilisent des installations privées, comme les quais de Vancouver. Ils ont leur propre tarif et les nôtres ne s'appliquent pas.

**M. Huntington:** C'est un port de cargaisons en vrac. Ne mêlons pas les choses.

*[Text]*

**Mr. Franche:** Okay, but they do apply to such terminals as Vanterm, Lynnterm and Centennial, Ballantyne if we can use those as general cargo and forest products terminals.

Our act enables tariffs to be reduced, commuted, on recommendation of the Board and by the Minister himself. It does remain that there is a certain time factor in making a deal locally, bringing it to the National Harbours Board and having it approved by the Minister. I know of one or two cases where they have applied for it in Vancouver and there have been commutations or reductions. It is one of the reasons why, under the new system of the Canada Ports Bill which was tabled on Monday, those types of tariffs would be set locally and not be approved by the Governor in Council. But at the moment we have to set tariffs which are specific, not maximum. I suspect what happened in 1975 was probably someone realized they were not legal tariffs. I am suspecting, right now. I would not be able to confirm it definitely.

• 1015

**Mr. Huntington:** Why do they have to be specific? Why have you removed that word "maximum"? Why can we not go back to a system of local autonomy so that the operators out there can use a sharp pencil and perhaps get additional tonnage for the port? We have seen what can happen when things are deregulated. We have seen what has happened to air lines. We have seen what has happened to a lot of things which become deregulated, where local operators can have an initiative to cut a price to increase their revenue over the dock. What is the revenue structure that makes it necessary? How does the revenue-sharing operate, to make it necessary for such a rigid, central, Ottawa autonomy over the rate structure on the West Coast?

**Mr. Franche:** Because our legislation says it has to go through Governor-in-Council.

**Mr. Huntington:** Well, why was that word "maximum" removed in 1975? What caused it to be removed?

**Mr. Franche:** I cannot today answer you the reasons why in 1975.

**Mr. Huntington:** What are the reasons why it cannot be put back in, so that we could return to the pre-1975 condition where operators had some freedom?

**Mr. Franche:** I would suspect because being maximums—and I say again, I suspect—being maximums, they would not be fixed tariffs. The Governor-in-Council would not be making the decision of what the tariff is.

**Mr. Huntington:** Surely if there is a sharing of revenue between the National Harbours Board and the operator, and the operator can see an advantage to his balance sheet and his profit and loss by being able to shave it a little, he brings in a greater cash flow over the operation, and if there is a sharing—I do not know, is it a fifty-fifty sharing between the operator and the NHB on NHB-owned facilities?

**Mr. Franche:** The agreements, Mr. Chairman, between specific operators and the NHB vary from operator to operator. So I cannot answer what the...

*[Translation]*

**M. Franche:** Très bien, mais ils ne s'appliquent pas aux terminus Vanterm, Lynnterm, Centennial, Ballantyne, qui sont des terminus de cargaison générale et de produits forestiers.

La loi nous permet de réduire et de modifier les tarifs, si le conseil et le ministre le recommandent. Il reste qu'il faut un certain temps pour conclure un marché dans un port, le soumettre au Conseil des ports nationaux et demander l'approbation du ministre. Je connais un ou deux cas où une demande a été faite à Vancouver et le tarif a été réduit ou modifié. C'est pourquoi, entre autres, selon le nouveau système proposé dans le bill sur les ports canadiens qui a été déposé lundi, ce genre de tarif serait établi dans chaque port et n'aurait pas à être approuvé par le gouverneur en conseil. Mais, pour le moment, nous devons établir des tarifs précis, et non des maxima. Ce qui s'est passé en 1975, c'est qu'on s'est rendu compte que ces tarifs n'étaient pas légaux. Je n'en suis pas certain, mais c'est ce que je pense.

**M. Huntington:** Pourquoi ces tarifs doivent-ils être précis? Pourquoi avez-vous supprimé le mot «maximum»? Pourquoi ne pouvons-nous pas revenir au système d'autonomie locale, pour que les exploitants de chaque port puissent prendre des initiatives et obtenir des contrats supplémentaires? On voit ce qui arrive lorsque le système se dérègle. On a vu ce qui est arrivé aux compagnies aériennes, et à bien d'autres, lorsque les exploitants locaux ne peuvent plus réduire les prix pour accroître les revenus du port. D'où vient la nécessité d'un tel système? Quelle est la structure du partage des revenus qui rend nécessaire une telle rigidité et une telle centralisation à Ottawa de la structure tarifaire en vigueur sur la côte Ouest?

**M. Franche:** C'est que notre loi stipule que les tarifs doivent être autorisés par le gouverneur en conseil.

**M. Huntington:** Pourquoi donc a-t-on supprimé le mot maximum en 1975?

**M. Franche:** Je ne peux pas vous dire aujourd'hui quelles ont été les motifs de décisions prises en 1975.

**M. Huntington:** Pourquoi ne peut-on pas revenir à la situation d'avant 1975, où les exploitants avaient une certaine liberté?

**M. Franche:** Sans doute parce qu'un maximum n'est pas un tarif fixe. Dans ce cas, ce n'est plus le gouverneur en conseil qui décide du tarif.

**M. Huntington:** Si le Conseil des ports nationaux et l'exploitant se partagent les revenus et si l'exploitant trouve avantageux pour son bilan et ses profits et pertes de réduire un peu le tarif, il accroît le chiffre d'affaires du port et cela est partagé—s'agit-il d'un partage à parts égales entre l'exploitant et le Conseil des ports nationaux pour les installations qui appartiennent au Conseil?

**M. Franche:** Les accords entre les exploitants et le Conseil varient selon le cas. Je ne peux donc pas vous dire...



[Texte]

**Mr. Huntington:** Vary from operator to operator. Why?

**The Chairman:** Order, please. Mr. Sinclair would like to reply, if you do not mind.

Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** Thank you, Mr. Chairman. While I cannot give any specific information on the Port of Vancouver, I might add a little light to the subject in that it has been our experience in other areas that in matters of a tariff the rates to be quoted are to be specific, and if a tariff is approved under the Order in Council as the result of a legislative act, no discretion is allowed to the agency involved in varying that tariff.

**Mr. Huntington:** Mr. Chairman, that does not help me a bit. That just reconfirms the problem that has already been defined to me as a member representing that area. It ties the hands and the initiative, really, of the private operators out there, who should be out trying to hustle and get extra tonnage and weight and work, over those facilities. Why has that been done? We do not understand it in the West. I am seeking an explanation.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, the only explanation I can give at this time is that the legal advice which has been given to us is a tariff is specific and does not allow for variations or judgment to be exercised by the agency involved in applying that tariff.

**Mr. Huntington:** If you are going to be that restrictive and rigid, Mr. Chairman, here in Ottawa affecting a port out serving the Pacific Rim, surely you are going to put in place a mechanism where you could have 24- or 48-hour adjustment, or permission to adjust a tariff for a load of pipe or a load of steel which might go to another port.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, we have been attempting to improve all the administrative procedures involved. But we do not set the legislation or the rules of the game. We just follow them.

**Mr. Huntington:** Now, who sets them, Mr. Chairman?

**Mr. Sinclair:** The government has set them through legislation and the procedures by which we obtain Order in Council approval, where that is required.

**Mr. Huntington:** So it is the government. I would have to direct my question, Mr. Chairman, to the Minister, to find out why the Port of Vancouver and the lessees of National Harbours Board facilities within the Port of Vancouver cannot operate in this so-called free market we keep referring to.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, as long as the requirement is for a tariff to be approved by Order in Council, that is the route we must follow, and that is it.

• 1020

**Mr. Huntington:** So it is a matter that has to be raised in the House or with the Minister or with the government.

Where did the government get the advice to withdraw the word "maximum"? What was the history of this? Do you have an idea of it?

[Traduction]

**M. Huntington:** Ils varient d'un exploitant à l'autre. Pourquoi?

**Le président:** A l'ordre. M. Sinclair voudrait répondre, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** Merci, monsieur le président. Je ne peux vous donner de réponse précise sur le port de Vancouver, mais je peux vous dire que les taux d'un tarif doivent être précis et lorsqu'un tarif est approuvé par décret découlant d'une loi, celui qui applique le tarif n'a aucun pouvoir de le modifier.

**M. Huntington:** Monsieur le président, cela ne m'éclaire pas du tout. Cela ne fait que confirmer le problème qui m'a été signalé en tant que député de cette région. En réalité, les exploitants privés ont les mains liées alors qu'ils devraient pouvoir essayer d'attirer des navires supplémentaires, et donc du tonnage et du travail, dans ces installations. Pourquoi a-t-on fait cela? Les gens de l'Ouest ne comprennent pas. J'essaie d'avoir une explication.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, la seule explication que je puisse vous donner, c'est l'interprétation juridique qui nous a été fournie: le tarif doit être précis et celui qui l'applique ne peut le modifier à volonté.

**M. Huntington:** Si Ottawa est aussi rigide dans son administration relative à un port qui dessert la côte de l'Atlantique, il faut certainement créer un mécanisme qui permettrait de modifier le tarif en 24 ou 48 heures lorsqu'un chargement de tuyaux ou d'acier risque d'aller dans un autre port.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, nous essayons d'améliorer les procédures administratives, mais ce n'est pas nous qui établissons les règles du jeu ou qui faisons les lois. Nous nous contentons de les suivre.

**M. Huntington:** Qui donc les établit, monsieur le président?

**M. Sinclair:** C'est le gouvernement, par ses lois et par les procédures qui exigent que nous obtenions l'approbation d'un décret.

**M. Huntington:** C'est donc le gouvernement. Il faudrait donc que j'adresse ma question au ministre pour savoir pourquoi le port de Vancouver et les locataires des installations du Conseil des ports nationaux du port de Vancouver ne peuvent fonctionner dans ce marché libre dont on parle tellement.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, tant qu'il faudra que les tarifs soient approuvés par décret nous devons nous en tenir à cela.

**M. Huntington:** C'est donc une question qu'il convient de poser à la Chambre, soit au gouvernement soit au ministre.

Qui a conseillé au gouvernement de supprimer le mot «maximum»? Qu'est-ce qui a provoqué cela? En avez-vous une idée?

[Text]

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I am not aware of the history of that particular incident.

**Mr. Huntington:** Mr. Chairman, could I ask if the *sine die* options with Trimac on Roberts Bank are still in effect, and if we could be advised as to why these options were entered into in the first place?

**The Chairman:** Mr. Franche.

**Mr. Franche:** The options: I think I will refer, Mr. Chairman, to heads of agreement—and I will explain why in a minute. They were entered into many years ago, I would say around 1968 or 1969, if I recall correctly. I have seen the document once. They were subject to approval of the Governor in Council. That head of agreement, in my opinion, at this stage, would not be valid until the Governor in Council approves it, and it has not been approved by Governor in Council.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Huntington.

Mr. Darling.

**Mr. Huntington:** That does not answer my question at all. Why were they entered into in the first place? And why was it necessary to keep coming back, Mr. Chairman, to that excuse that they would not be valid unless approved by the Governor in Council? If that is the case, why were these . . .

**The Chairman:** Order, Mr. Huntington. Your time has elapsed. I will put you on the second round.

**Mr. Huntington:** Why were those heads of agreement entered into? And why . . .

**The Chairman:** Mr. Darling.

**Mr. Darling:** Thank you very much, Mr. Chairman. I am interested in the coastguard base at Parry Sound. I understand that Mr. Quail is here. I was just wondering, Mr. Chairman, if the question should be directed to him in the absence of Mr. O'Neil? Is this in order?

**The Chairman:** I am sorry, sir, what was that?

**Mr. Darling:** I just said that I wanted to get some information on proposed improvements to the coastguard base at Parry Sound, which happens to be the only port in my riding. I understand that Mr. Quail is here, so if I can direct questions to him?

**The Chairman:** Surely. Mr. Quail can answer your questions.

**Mr. Darling:** As I understand it, on the drawing board there were substantial improvements to this antiquated coastguard base in Parry Sound that were, in ball-park figures, from \$5 million to \$6 million. I am well aware that nothing has been done as yet. I was in touch with the department just about a year ago to find out what the situation was. I had read a newspaper account, and I believe \$800,000 was to be spent in Parry Sound. I checked on that. I believe that figure was erroneous and there had been \$300,000 for a study. What is the situation with respect to that?

**The Chairman:** Mr. Quail.

**Mr. R. Quail (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard):** Thank you, Mr. Chairman. At the moment, the

[Translation]

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je ne suis pas au courant de cet incident.

**M. Huntington:** Pourrais-je savoir, monsieur le président, si les conditions accordées *sine die* à Trimac sur le banc de Roberts sont encore en vigueur et peut-on nous dire ce qui les a motivées?

**Le président:** Monsieur Franche.

**M. Franche:** Pour vous l'expliquer, je vais me reporter aux grandes lignes de l'accord—et je vais vous expliquer pourquoi dans un instant. Si ma mémoire m'est fidèle, cela remonte à 1968 ou 1969. J'ai eu le document sous les yeux. Il devait être soumis à l'approbation du gouverneur en conseil. Je crois qu'à ce moment là cette partie de l'accord n'avait aucune validité sans l'approbation du gouverneur en conseil, ce qui n'a jamais été obtenu.

**Le président:** Merci, monsieur Huntington.

Monsieur Darling.

**M. Huntington:** Cela ne répond pas du tout à ma question. Qu'est-ce qui les a motivées? Pourquoi faut-il encore une fois se dissimuler derrière l'excuse qu'elles n'étaient pas valides sans l'approbation du gouverneur en conseil? Si c'est le cas, pourquoi . . .

**Le président:** A l'ordre, monsieur Huntington. Votre temps de parole est écoulé. Je vais inscrire votre nom pour le second tour.

**M. Huntington:** Qu'est-ce qui a motivé ces parties de l'accord et pourquoi . . .

**Le président:** Monsieur Darling.

**M. Darling:** Merci, monsieur le président. Je m'intéresse à la base de la garde côtière de Parry Sound. Je crois que M. Quail est ici. En l'absence de M. O'Neil, est-ce à lui qu'il faut poser la question?

**Le président:** Je suis désolé, voudriez-vous répéter?

**M. Darling:** Je viens de dire que je voulais des renseignements sur les améliorations qu'on se propose d'apporter à la base de la garde côtière de Parry Sound qui se trouve être le seul port de ma circonscription. Je crois que M. Quail est ici et, par conséquent, puis-je l'interroger?

**Le président:** Certainement. M. Quail peut répondre à vos questions.

**M. Darling:** Il était prévu de moderniser la base de la garde côtière de Parry Sound et l'on estimait que ces travaux coûteraient entre 5 et 6 millions de dollars. Je sais fort bien que rien n'a été fait depuis lors. Il y a un an à peu près, je me suis mis en rapport avec le ministère pour savoir où en était la situation. J'avais lu un article de presse d'après lequel on devait consacrer \$800,000 à Parry Sound. Après vérification, il s'est avéré que ce chiffre était erroné et qu'on avait engagé \$300,000 pour une étude. Où en est-ce?

**Le président:** Monsieur Quail.

**M. R. Quail (Commissaire adjoint, garde côtière du Canada):** Merci, monsieur le président. Voici quelle est actuel-



[Texte]

situation at Parry Sound is that we did have some funds in for a substantial building, or rebuilding, I guess, the rehabilitation, if you wish, of the Parry Sound complex. However, in the general drive on behalf of the government to cut back on expenditures, we reviewed a large number of projects in the organization. One of the projects we looked at was at Parry Sound, and it was decided that we could not proceed with the rather large expenditures we had planned but that we would have to go in a much slower fashion. That is the option we are now proceeding with, we would try to have a general improvement in the Parry Sound area at the base, such that we could keep it in an operating mode over the next five to eight years. In particular, this translates at the moment, at least, into—these are the things that I recall, the things I have at my fingertips—a new 212 helicopter going into Parry Sound; we are looking at ways of improving or enlarging the helicopter facilities; we have a new pad, as you know, out on the finger that has been put into place. That is a step. We are looking at options now as to where we should put the hangar to house the 212 and the other 206 that is there, the idea being that we will do it on a phase basis. At the same time we would hope that if we build this particular hangar it would free up some space in the existing hangar which would allow us to move some storage which would allow us to make some more office space for some T&E personnel that are transferring into the Parry Sound base. So it is a slower process that we had originally anticipated, Mr. Chairman.

• 1025

**Mr. Darling:** Mr. Chairman, if I could ask Mr. Quail again then, I presume, Mr. Quail, you are familiar with the Parry Sound base and have visited it.

**Mr. Quail:** Yes.

**Mr. Darling:** Would you concede that it is not the most modern building, it is far from that, in all charity? Is that not correct?

**Mr. Quail:** I would agree that is the case, otherwise we would not be trying to put some improvements on it.

I would also like to point out that we have other ones that are in the same state.

**Mr. Darling:** In other words, the plans are still in effect for the capital improvements in the future there.

**Mr. Quail:** Yes, but they are well downstream, Mr. Chairman. However, we are going to have incremental improvements in the interim.

**Mr. Darling:** You did not comment on my remarks about the study for \$300,000. Was that done?

**Mr. Quail:** No.

**Mr. Darling:** So that money is in the kitty owing to Parry Sound yet, or it could be used for something else in the coastguard base there. Is that correct?

**Mr. Quail:** That money was in the 1978-79 fiscal year and that is coming to an end, as you know sir, at the end of March.

[Traduction]

lement la situation à Parry Sound: nous avons effectivement eu des crédits pour procéder à la reconstruction ou, si vous voulez, au réaménagement du complexe de Parry Sound. Quoi qu'il en soit, à la suite des réductions budgétaires décidées de manière générale par le gouvernement, nous avons réexaminé un grand nombre de nos projets. Parmi eux se trouvait celui de Parry Sound, et nous avons conclu qu'il était impossible d'engager les dépenses importantes que nous avions envisagées et que nous réaliserions ce projet beaucoup plus lentement. Nous avons donc retenu cette solution qui consiste à apporter des améliorations générales à la base de Parry Sound de manière à la maintenir en activité au cours des 5 à 8 prochaines années. Pour autant que je m'en souviens, cela se traduira par l'arrivée du nouvel hélicoptère 212; nous voulons moderniser et agrandir les installations destinées aux hélicoptères; comme vous le savez, nous venons d'aménager une piste sur la presqu'île. C'est un progrès. Nous cherchons maintenant un emplacement pour construire le hangar qui abritera le 212 ainsi que le 206, l'idée étant d'agir progressivement. En même temps, nous espérons que la construction de ce hangar libérera de la place dans celui qui existe et que nous pourrions alors l'utiliser comme entrepôt; cela nous permettra de gagner de l'espace pour loger une partie du personnel technique qui est muté à la base de Parry Sound. C'est donc plus long que ce que nous avions prévu à l'origine.

**M. Darling:** Monsieur le président, je voudrais interroger encore une fois M. Quail. Je suppose, monsieur, que vous connaissez bien la base de Parry Sound et que vous l'avez visitée.

**M. Quail:** Oui.

**M. Darling:** Vous admettez que ces bâtiments sont bien loin d'être modernes, n'est-ce pas?

**M. Quail:** Je suis d'accord là-dessus, sinon nous ne chercherions pas à y apporter des améliorations.

Je tiens également à signaler qu'il y en a d'autres dans le même état.

**M. Darling:** Autrement dit, les projets d'aménagement tiennent toujours.

**M. Quail:** Oui, mais ils sont bien loin d'être réalisés, monsieur le président. Entre-temps, nous allons toutefois faire de nouvelles constructions.

**M. Darling:** Vous n'avez rien dit à propos de l'étude pour laquelle \$300,000 ont été réservés. A-t-elle été faite?

**M. Quail:** Non.

**M. Darling:** On doit donc toujours cet argent à Parry Sound qui pourrait en faire une autre utilisation, n'est-ce pas?

**M. Quail:** Cet argent a été accordée pour l'année financière 1978-1979 qui, comme vous le savez, se termine à la fin du mois de mars.

[Text]

**Mr. Darling:** So then it dies on March 31, in 9 days.

**Mr. Quail:** That is correct, sir.

**Mr. Darling:** What about the figure that was released a year or so ago that there was going to be an expenditure of \$800,000 there?

**Mr. Quail:** Mr. Chairman, I am not aware of the \$800,000 figure.

**Mr. Mazankowski:** It is a very political minister who is in charge of this department.

**Mr. Darling:** I have one other question Mr. Quail, this would not have anything to do with the coastguard base, but in the Parry Sound harbour there is a licensed marine airport, Georgian Bay Airways, who operate a fleet of amphibious aircraft out of that harbour and in the wintertime on the ice. Starting, I guess it was, two years ago the oil companies started shipping oil and gasoline in the wintertime, much to the distress of a great many citizens and, of course, on the first trip in they struck either ice or something and anyway there were some 50,000 or 60,000 gallons lost. There was not a great deal of environmental damage, but these ships are still coming in. The airways, I guess, made some arrangement with Imperial Oil where they were compensated for the ice breaker's going in and disrupting their air strip. I saw in a notice just about three weeks ago where the Shell Oil Company are suing Georgian Bay Airways. Georgian Bay Airways, I guess, were endeavouring to get compensation from Shell Oil, too.

Does this come under the Department of Transport? I just wonder whether the airways do have some rights to do that to see that the ice strip is maintained for them during the winter to provide their service.

**Mr. Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, when the problem first arose some two years ago we suggested to the companies involved that they should try to work out a rapprochement between the two of them. I believe that was done in the case of the first situation.

The emergence of the same kind of situation once again has not, as yet, been brought to our attention, at least to my knowledge, and I am sure as to the legal positions of the respective participants in the situation. It was sufficiently unclear some two years ago that the best alternative at that time was the working out of a satisfactory arrangement between the companies involved, and I would suggest that this is probably still the most practical solution to the problem.

• 1030

**Mr. Darling:** Knowing Shell Oil, they would not be sticking their neck out, I guess, if they did not have some claim. It says here: "Shell sues airlines that claims right to the use harbour". What right then has the airlines to the harbour? In other words, through your department?

**Mr. Sinclair:** The licence to the airline is granted through Air administration in Transport Canada. I am not at all sure

[Translation]

**M. Darling:** On ne pourra donc plus s'en servir à partir du 31 mars, c'est-à-dire dans 9 jours.

**M. Quail:** Effectivement, monsieur.

**M. Darling:** Et les chiffres publiés il y a environ un an d'après lesquels on engagerait là-bas une dépense de \$800,000?

**M. Quail:** Monsieur le président, je ne suis pas au courant de ces \$800,000.

**M. Mazankowski:** C'est un ministre très politique que nous avons là.

**M. Darling:** J'ai une autre question, Monsieur Quail; elle concerne non pas la base de la garde côtière, mais une zone qui, dans le port de Parry Sound est réservée au décollage et à l'atterrissage des hydroavions; la compagnie *Georgian Bay Airways* y exploite un escadrille d'hydravions qui, en hiver, atterrissent et décollent sur la glace. Il y a environ deux ans, des compagnies pétrolières ont commencé à expédier du pétrole et du gazoil en hiver, à la grande consternation de bien des gens. Bien entendu, dès le premier voyage, un bateau a heurté la glace et 50 ou 60,000 gallons se sont répandus. Il n'y a pas eu beaucoup de dégâts mais les bateaux continuent à venir. La compagnie aérienne s'est arrangée avec *Imperial Oil* pour obtenir une indemnisation puisque les brise-glace gênent l'utilisation de la zone réservée aux avions. Il y a trois semaines, j'ai vu un avis d'après lequel la compagnie *Shell* a entamé des poursuites contre *Georgian Bay Airways*. Je crois que celle-ci voulait également obtenir une indemnisation de *Shell*.

Cela relève-t-il du ministère des Transports? La compagnie a-t-elle certains droits lui permettant de veiller à ce que la zone de décollage et d'atterrissage lui soit réservée durant l'hiver afin qu'elle puisse assurer ses services?

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** Lorsque le problème s'est posé pour la première fois, il y a deux ans, nous avons demandé aux compagnies de s'entendre. C'est ce qui s'est fait dans le premier cas.

La résurgence du même problème ne nous a pas été signalée, du moins pour autant que je sache, et je ne sais pas très bien quels sont les droits respectifs des intéressés. Il y a deux ans, il semblait assez peu clair que le meilleur choix était une entente satisfaisante entre les deux sociétés concernées, et je maintiens que c'est probablement encore la meilleure solution.

**M. Darling:** Si je connais bien la compagnie Shell, elle ne s'aventurerait pas dans cette voie, sans de bonnes raisons. Voici ce que je lis: «La compagnie Shell poursuit une ligne aérienne qui s'octroie le droit d'utiliser le port». Alors quel droit cette ligne aérienne a-t-elle au port? Est-ce par l'entremise de votre ministère?

**M. Sinclair:** C'est l'Administration canadienne des transports aériens du ministère des Transports du Canada qui a



[Texte]

whether that includes any right to the harbour area as a landing strip in the winter.

**Mr. Darling:** I see.

One other question. I see in the Estimates, pages 28 to 30, an amount of \$1.5 million for replacement of two Coast Guard vessels, the *Remy* and the *Parry Sound*. The *Parry Sound* has certainly some interest to me, as I represent Parry Sound-Muskoka. I am aware that it could be in Labrador. The name does not necessarily mean that, but I am just wondering where the *Parry Sound* operates. I would assume it is going to be built.

**Mr. Quail:** Mr. Chairman, both the *Remy* and the *Parry Sound* are work boats out of our central region, which encompasses Parry Sound. The contract for the *Remy* and the *Parry Sound* has been let and they are being built in Kingston, and upon their completion they will replace the work boats that are presently in the area of Parry Sound. So they are at this moment being built in Kingston.

**Mr. Darling:** I see it says \$500,000 in 1979 and then \$1 million in 1980. I assume then that both ships are being built at the same time, and there is \$500,000 allocated this year and the balance when they are completed. Is that correct?

**Mr. Quail:** The contract has been let and we would hope to have them completed by the end of the calendar year 1979. We hope to have them around for the operating year summer of 1980.

**Mr. Darling:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Darling. Mr. McCain.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, there has been some pretty severe competition between the ports of Canada and the United States on the West Coast, and there are indicators that the same type of competition may be developing between the port of St. John, let us say, and the ports in Maine as a result of the move of the potato industry to use Maine ports rather than the port of St. John. I would like to ask whichever witness would like to answer if this competitive situation is going to divert traffic in other lines to other ports along the Eastern Seaboard. The port of St. John is really in competition, in many aspects of harbour work, with ports down much farther than the coast of Maine; the ports of New York, Boston and so on, even as far, in some instances, as Florida. Some perishable produce, as I am sure the witnesses are aware, has been going via tractor trailer containers, et cetera as far south as Florida ports to be exported from Ontario to other markets.

When you get the beginning of a trend like this, what does it mean to the port, and what does the Harbours Board have in mind to try to reverse this movement of some business, at least, from the port of St. John?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I can at least answer part of the question.

With regard to the competition between Canadian ports and U.S. ports, I think that competitive aspect will always occur. The thing that concerns us, and something we are watching

[Traduction]

émis le permis à cette ligne aérienne. Je ne suis pas du tout certain qu'elle comprenne le droit d'utiliser la région du port comme piste d'atterrissage durant l'hiver.

**M. Darling:** Je vois.

J'ai une autre question. Je remarque dans le budget principal, aux pages 28 à 30, qu'une somme de 1.5 millions de dollars est prévue pour remplacer deux bateaux de la garde côtière, le *Remy* et le *Parry Sound*. Le *Parry Sound* m'intéresse certainement, puisque je représente la circonscription de Parry Sound-Muskoka. Je reconnais que le bateau pourrait très bien être affecté au Labrador. Son nom ne désigne pas nécessairement son emplacement, mais au fait, où le *Parry Sound* sera-t-il affecté? Je suppose qu'il sera construit.

**M. Quail:** Monsieur le président, le *Remy* et le *Parry Sound* seront éventuellement affectés à notre région centrale, qui comprend Parry Sound. Le contrat pour les deux bateaux est signé; ils seront construits à Kingston, et une fois terminés, ils remplaceront les bateaux de travail actuels de la région de Parry Sound. En ce moment, ils sont dans les chantiers de Kingston.

**M. Darling:** Je remarque qu'on dépensera \$500,000 en 1979, et un autre million de dollars en 1980. Je suppose que les deux bateaux seront construits simultanément, et que les \$500,000 seront payés cette année, et le solde lorsqu'ils seront terminés. Est-ce juste?

**M. Quail:** Le contrat est adjugé, et nous espérons qu'ils seront construits avant la fin de l'année 1979. Nous espérons les mettre en service durant l'été de 1980.

**M. Darling:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Darling. Monsieur McCain.

**M. McCain:** Monsieur le président, il y a eu une concurrence assez importante entre les ports canadiens et américains sur la côte ouest; mais il semblerait que cette concurrence se manifeste maintenant entre le port de Saint-Jean et les ports du Maine, suite à la tendance du secteur de la pomme de terre de se servir des ports du Maine plutôt que le Port de Saint-Jean. Je demande à quiconque est compétent de répondre, si cette concurrence aurait détourné le trafic d'autres produits à d'autres ports sur la côte est des États-Unis. En fait, le port de Saint-Jean est en concurrence dans bien des domaines, avec des ports beaucoup plus éloignés que ceux de la côte du Maine; les ports de New York, Boston, etc., et même dans certains cas, les ports de la Floride. Certains produits périssables, comme les témoins le savent bien, sont exportés de l'Ontario à d'autres marchés dans des conteneurs remorqués jusqu'aux ports de la Floride.

Que cela représente-t-il pour le port, lorsqu'une telle tendance se dessine et que fera la Commission des ports nationaux pour renverser cette tendance de déplacer le commerce du port de Saint-Jean?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je peux répondre au moins à une partie de cette question.

Je crois que la concurrence entre les ports canadiens et les ports américains existera toujours. Ce qui nous inquiète, et que nous, comme les Américains, d'ailleurs, surveillons de près sur

[Text]

carefully on both coasts, as are the Americans, is movements to and from a particular country that may be entering or exiting through the other country's ports. At the present time, on the East Coast of Canada there is a rough balance in that kind of traffic between U.S. and Canadian ports. On the West Coast of Canada there is a very substantial imbalance in favour of the U.S. ports, and we are undertaking examinations of the circumstances giving rise to both patterns, with a view to attempting to identify the particular traffic involved and establishing the reasons the Canadian traffic may be exiting or entering by a U.S. port to determine whether there is anything that we should be doing in Canada to protect ourselves against that particular trend.

• 1035

You may be aware that the United States is concerned about the same thing, particularly about the U.S. traffic that was moving through Western Canada and exiting via the Port of Vancouver. And they went so far as introducing a couple of bills into the U.S. Senate about a year and a half ago, which we watched very closely, in which representations were made by Canadian authorities through the Department of External Affairs to U.S. authorities in connection with those proposed pieces of legislation. To the best of my knowledge, at the present moment no progress has been achieved on the part of those bills in the United States. This is something that is of considerable concern to us and we will keep watching developments of that nature.

**Mr. McCain:** In the United States they certainly have taken action. They have surveyed the freight rates, they have arranged for a decline in freight rates in certain instances when land freight rates might be a factor in bringing the traffic back to the United States ports. What are we doing of a comparable nature? What study, for instance—and I cite this as a specific example—is being conducted now to determine whether the Port of Saint John in fact can be competitive with main ports for the handling of potatoes? This is a single item, I will agree, but if it proliferates into other items in the port, I think it is of serious consequence and should be taken very seriously by the National Harbours Board, the Canadian Department of Transport, or whatever authority might function in this regard.

**Mr. Sinclair:** I will defer to the Chairman of the National Harbours Board specifically with respect to Saint John, New Brunswick, but I think the impression we in Transport have of the Port of Saint John, New Brunswick, is that it is quite an efficient port and has attracted a very large increase in volume in the last few years, and seems to have established a very successful track record.

**Mr. McCain:** I could not agree more but the symptom is there, the symptom is there in one commodity. Now if this proliferates to other commodities, I do not think it speaks well for the port. They have the great promotional organization, the city, the Harbours Board, the Chamber of Commerce; the whole operation is geared towards attracting business to that port. But here is the symptom of the beginning of a competitive structure with the United States which can divert traffic

[Translation]

les deux côtes, est le mouvement de cargaisons d'une partie à l'autre d'un pays, en se servant, soit à l'entrée ou à la sortie, les ports de l'autre pays. En ce moment, il existe un équilibre général dans ce genre de trafic sur la côte est du Canada entre les ports américains et les ports canadiens. Sur la côte ouest du Canada, il y a un déséquilibre important favorisant les ports américains, et nous avons entrepris une étude des circonstances qui entraînent ces deux phénomènes, afin d'identifier les produits concernés, et d'établir pourquoi les exploitants canadiens se servent d'un port américain afin de voir quelles mesures nous devrions prendre au Canada pour nous protéger.

Vous savez sans doute que le même problème inquiète les États-Unis, surtout au sujet du trafic américain qui est transporté à travers l'Ouest du Canada pour prendre la mer au port de Vancouver. Les Américains ont même déposé au Sénat des États-Unis, il y a un an et demi, quelques projets de loi que nous surveillons de près, qui ont fait aussi l'objet de certaines instances de la part des autorités canadiennes par l'entremise du ministère des Affaires extérieures. Au meilleur de ma connaissance, en ce moment, ces projets de loi n'accusent aucun progrès. C'est une situation qui nous inquiète beaucoup, toutefois, et que nous surveillons constamment.

**M. McCain:** Les États-Unis ont certainement pris des mesures. Ils ont étudié les frais de transport, et dans certains cas, ont même rabaisé les frais de transport par terre, là où ces frais pouvaient encourager ce trafic à se servir des ports américains. Avons-nous pris des mesures semblables? Par exemple, et je choisis un cas particulier, quelle étude faites-vous en ce moment pour déterminer si le port de Saint-Jean peut demeurer concurrentiel, en fait, avec les principaux ports desservant l'exportation des pommes de terre? Il s'agit là d'un seul produit, j'en conviens, mais si la tendance s'étendait à d'autres produits passant par ce port, cela pourrait avoir des conséquences graves et mériter une étude sérieuse par la Commission canadienne des ports nationaux, le ministère des Transports, et toute autre autorité compétente.

**M. Sinclair:** Je vais laisser le président de la Commission des ports nationaux répondre à la question concernant le port de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, mais dans le ministère, il nous semble que ce port est très efficace, et qu'il a saisi une augmentation importante du trafic depuis quelques années, et semble avoir établi un record enviable.

**M. McCain:** Je suis parfaitement d'accord, mais le symptôme existe, au moins pour un produit. Si cela s'étend à d'autres produits, cela pourrait faire du tort au port. La ville, la Commission des ports, la Chambre de commerce ont un programme de publicité formidable; on fait tout ce qu'on peut pour attirer plus d'affaires à ce port. Mais il se dessine le début d'une concurrence avec les États-Unis qui pourrait détourner le trafic de ce port. Avez-vous pris les mesures nécessaires pour



[Texte]

from that port. Are we taking the necessary steps to improve the status quo and to be sure that this does not continue as a trend?

**Mr. Sinclair:** I think we certainly are aware of the situation and would be quite prepared to deal with it if we thought any trend was developing. With respect to potatoes in Saint John, New Brunswick, I would defer to the Chairman of the National Harbours Board.

**The Chairman:** Mr. Franche.

**Mr. Franche:** Thank you. I was just looking, Mr. Chairman, at possible statistics of ports on the East Coast with reference I think to general cargo; if we exclude liquid bulk, for example, in Saint John, New Brunswick. There has been a very small tendency from 1977 to 1978 in respect of general cargo, for example, in the Port of Saint John, going from 2.3 million tons to 2.15 million tons; containers have gone from 995,000 tons to 921,000 tons.

**Mr. McCain:** What was the last figure?

**Mr. Franche:** 921,000 tons in respect of containers handled in 1978 in the Port of Saint John.

**Mr. McCain:** From what then?

**Mr. Franche:** From 1977, which was 995,000 tons. Looking at it from the Port of Halifax you get a trend to see to what extent it is. The Port of Halifax handled 2.42 million tons of general cargo in 1977 and 2.34 million tons in 1978. On the container side they handled 1.78 million tons in 1977 and 1.76 million tons in 1978. So it has just about been rather stable from 1977 to 1978 and I think, if you recall, in 1977 you had a strike on the East Coast container ports of the United States of the ILA and you had the Cast affair from Montreal to Halifax and back to Montreal, which means that in the case of Halifax if you interpret that a bit you have had an increase and not a decrease in 1978 from 1977. So it is a trend: I would call it levelling off or a slight drop.

• 1040

When you come to the potatoes, potatoes are we all know, I think, tied to the regional economy, very important to the economy of the province but at the same time are quite cyclical. There has been a change, I think, in moving potatoes by box car and all the problems they had with heated box cars versus non-heated box cars to moving them by trucks into the facility and obviously they have been shipping some as you quite rightly say through Winter Port. The facilities in Winter Port, as we understand them, from those who have gone down, from Mr. Mulder's group as I referred to this morning, are brand new facilities and are totally mechanized. So that has quite an effect, I think, on the productivity of the work force.

I know that Mr. Mulder's group is working right now to set up a sort of co-operative with the potato shippers to bring them together so that then they could handle potatoes more efficiently as a co-operative in the Port of Saint John and from

[Traduction]

améliorer la situation et pour assurer que cette tendance ne s'étendra pas?

**M. Sinclair:** Nous connaissons très bien la situation, et nous serions prêts à agir si nous soupçonnions une tendance quelconque. Quant à la question des pommes de terre à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, je vais laisser le président de la Commission des ports nationaux y répondre.

**Le président:** Monsieur Franche.

**M. Franche:** Merci. Monsieur le président, j'étudiais quelques statistiques concernant les ports sur la côte Est en ce qui a trait à la cargaison générale, en excluant, par exemple, la cargaison liquide à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Entre 1977 et 1978, il y a eu une légère baisse de la cargaison générale expédiée par le port de Saint-Jean, de 2.3 millions de tonnes à 2.15 millions de tonnes; la cargaison expédiée en conteneurs a diminué de 995,000 tonnes à 921,000 tonnes.

**M. McCain:** Quel est ce dernier chiffre?

**M. Franche:** 921,000 tonnes, pour les conteneurs expédiés du port de Saint-Jean en 1978.

**M. McCain:** Quel était le chiffre précédent, alors?

**M. Franche:** En 1977, il était de 995,000 tonnes. Au port d'Halifax, par exemple on voit bien la tendance. On a achevé par le port d'Halifax 2.42 millions de tonnes de cargo général en 1977 et 2.34 millions de tonnes en 1978. Pour les conteneurs, le trafic a été de 1.7 million de tonnes en 1977 et de 1.76 millions de tonnes en 1978. La tendance est donc assez stable de 1977 à 1978. Vous vous rappellerez, je crois, qu'en 1977, il y a eu une grève des débardeurs dans les ports à conteneurs de la côte est des États-Unis, il y a eu l'affaire CAST, le déménagement de Montréal à Halifax et le retour à Montréal, ce qui signifie que dans le cas d'Halifax, si vous interprétez un peu les données, vous constatez qu'il y a eu une augmentation et non une diminution de 1977 à 1978. Il y a donc une tendance, je dirais qu'on a atteint un plateau ou qu'il y a peut-être eu une légère baisse.

En ce qui concerne les pommes de terre, celles-ci sont, nous le savons bien, reliées à l'économie régionale, et constituent un facteur très important de l'économie de la province, tout en étant saisonnières. Les techniques de transport ont changé du transport par wagons et tous les problèmes qui se sont posés, les wagons chauffés vis-à-vis des wagons non chauffés, au transport par camions jusqu'aux installations. Évidemment, on expédie une partie des pommes de terre, comme vous l'avez très justement fait remarquer, par le port de Winter. Les installations du port d'hiver, à notre connaissance, grâce à ceux qui sont allés du groupe de M. Mulder dont j'ai parlé ce matin, sont des installations toutes neuves et complètement mécanisées. Cela a beaucoup d'effet, je crois, sur la productivité de la main-d'œuvre.

Je sais que le groupe de M. Mulder travaille actuellement à mettre sur pied une coopérative qui réunirait les expéditeurs de pommes de terre afin d'assurer une manutention plus efficace des pommes de terre dans le port de Saint-Jean et, de là,

[Text]

there, then facilities would be made available. And we think the whole problem of conveyors, that I referred to this morning, could be handled through this co-operative. There are steps being taken. They are not steps of the National Harbours Board in setting up a co-operative.

On the other part of getting groups to work together we are quite willing to co-operate with a co-operative if it is set up and it could be set up, I think, with the help of DREE, for example, in funding the start-up of this operation. It would help the Port of Saint John if we dealt with one supplier and then the stevedores and the co-operative would get together in having the proper equipment and handling the potatoes. We are encouraging this move. It is not the national Harbours Board per se that is setting up the co-operative obviously and Mr. Mulder is working very closely with, I believe it is the Potato Exporter Association of New Brunswick.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, I am rather concerned that the Harbours Board, itself, has not been interested enough to take the initiative to do this. I do not see why any other agency of government should have been assigned to this task. This is not a new problem: this has been an ongoing problem and I do not blame it all on the Harbours Board because I should not. But much of the blame lies with the state of repair of the facilities through which this had to be handled and the lack of mechanization. I am glad to hear that some agency of government is making an improvement and I hope that this will continue.

Now is it the policy of the National Harbours Board to promote terminal operations by those who would lease the facilities? Is it a new policy? Has it been suggested to the local authorities in harbours that this is the way that it should operate? And I ask this because of the fact that the port products terminal has been leased as a terminal operation against the wishes of the industry which uses it. It has gone to a bidder they did not approve. Against the wishes of the Province of New Brunswick, it has gone to a bidder they do not approve. And why, also, did we include in that lease a locked-in stevedoring firm which gives the shippers no opportunity to determine whether or not economics may be exercised by seeking the service of other stevedoring firms than the one which is now guaranteed all the business? The competition is gone.

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, the policy of having terminal operators at various facilities of the National Harbours Board is not new, it has existed for quite a while. To be more specific, you have terminal operators at Fairview in Prince Rupert, at Lynnterm, at Vanterm and at Centennial Ballantyne Pier in Vancouver. You have this process of terminal operators well established for many years in Montreal on different facilities

[Translation]

d'autres installations seraient mises à sa disposition. Nous croyons que tout le problème des transporteurs dont j'ai parlé ce matin, pourrait être réglé par l'entremise de cette coopérative. On prend des mesures. Ce n'est pas le Conseil des ports nationaux qui effectue des démarches pour constituer une coopérative.

Pour ce qui est de faire travailler les groupes ensemble, nous sommes tout à fait disposés à collaborer avec une coopérative si celle-ci est constituée, ce qui pourrait se faire, je crois, avec l'aide du ministère de l'Expansion économique régionale, par exemple, qui pourrait subventionner la mise en marche de l'opération. Ce serait d'une grande utilité pour le port de Saint-Jean puisque nous pourrions traiter avec un fournisseur et qu'ensuite les entrepreneurs en arrimage et la coopérative pourraient travailler ensemble en ayant l'équipement nécessaire pour manier les pommes de terre. Nous les encourageons dans cette voie. Ce n'est pas le Conseil des ports nationaux comme tel qui va constituer la coopérative, évidemment, et M. Mulder travaille très étroitement avec, je crois, l'Association des exportateurs de pommes de terre du Nouveau-Brunswick.

**M. McCain:** Monsieur le président, je suis assez inquiet de voir que le Conseil des ports nationaux ne s'est pas montré suffisamment intéressé pour prendre cette initiative. Je ne vois pas pourquoi tout autre organisme gouvernemental devrait se voir assigner cette tâche. Le problème n'est pas nouveau, il existe depuis longtemps; je ne tiens pas du tout à blâmer le Conseil des ports nationaux, car ce n'est pas à moi de le faire. Le blâme repose en grande partie sur l'état des installations qui servent à l'expédition des pommes de terre et au manque de mécanisation. Je suis heureux d'entendre dire qu'un organisme gouvernemental quelconque apporte des améliorations et j'espère qu'on continuera.

Maintenant, est-ce la politique du Conseil des ports nationaux de promouvoir la prise en charge des opérations d'un terminal par ceux qui louent les installations? Est-ce une nouvelle politique? A-t-on dit aux autorités locales de ces ports que ce serait la façon de fonctionner? Si je pose la question, c'est parce que le terminal de produits a été loué malgré les désirs de l'industrie qui s'en sert comme un terminal d'exploitation. Le contrat est allé à un soumissionnaire que l'industrie n'approuve pas. Malgré les désirs de la province du Nouveau-Brunswick, le contrat est allé à un soumissionnaire que celle-ci n'approuve pas. Je voudrais aussi savoir pourquoi on a mis dans le bail une disposition qui prévoit l'entrepreneur d'amarrage ce qui empêche les expéditeurs de déterminer s'il ne serait pas plus économique de retenir les services d'une autre entreprise d'amarrage que celle à laquelle on a assuré tout le travail? Il n'y a plus de concurrence.

**M. Franche:** Monsieur le président, la politique de placer des opérateurs de terminal dans les diverses installations du Conseil des ports nationaux n'est pas nouvelle, elle existe depuis assez longtemps. Pour être plus précis, il existe des opérateurs au quai Fairview de Prince-Rupert, aux quais Lynnterm, Vanterm et Centennial Ballantyne à Vancouver. Le principe des opérateurs de terminal est bien établi depuis de



## [Texte]

where a facility is allocated to a stevedore, in the case of Montreal, for one year at a time but he is the one handling cargo through that facility.

You have a terminal operator but they are under a "lease" in Saint John, New Brunswick, in Brunterm, which is a lease for five years for the facility. We are studying proposals for a terminal operator at the second container terminal in Halifax. So it is not new to the National Harbours Board, it has existed for quite a while.

In the case of the Port of Saint John, that decision was a decision for a recommendation of the Port Authority of Saint John with their full concurrence, it was not dictated by the National Harbours Board. We are quite satisfied with it as the option of the port to manage that facility because it is something that we have elsewhere, we know it works well. They could have entered into a lease or they could have considered managing it themselves.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, there is a very distinct difference. Those who have the lease on Brunterm have a basic economic interest in the success of the operation of the terminal because they are the shippers, the receivers, the shipping companies. In Halifax you have a comparable terminal operator structure where, motivated by the profit system of this country, those operators need to make a profit.

What I want to know is why did we move from the principle of those with a vested interest in the efficient operation of the terminal, such as Brunterm, to the idea that the operation of this terminal should be divorced from those with an economic interest and its successful operation? Why was the forest industry of New Brunswick denied the right to be the terminal operator when Brunterm was passed over to those with the economic interest in it? It is just absolutely inconsistent, and I hope the forest industry of New Brunswick does not suffer as a result of putting it in the hands of those who have no interest whatsoever other than the profit they can make as operators and stevedoring firms. This is inconsistent with the policy that you have outlined as to who operates the terminal. This is what I am concerned about.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McCain. Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I wonder if I might ask . . .

**Mr. Loiselle:** Mr. Chairman, are we still on the first round?

**The Chairman:** Order, please. Yes, Mr. Loiselle. We are very short of time, we have three more questioners and we have to vacate the room at 11 o'clock.

**Mr. Forrestall:** I will be real fast.

**Mr. Loiselle:** Excuse me, Mr. Chairman, you have three more questioners on the first round.

**The Chairman:** Yes. I have Mr. Forrestall, Mr. Siddon and Mr. Loiselle.

**Mr. Loiselle:** Do not take too long.

## [Traduction]

nombreuses années dans de nombreuses installations à Montréal, alors que les installations sont allouées à une entreprise d'amarrage, dans le cas de Montréal pour un an à la fois mais c'est cette entreprise qui amarre alors le cargo qui passe par les installations.

Il y a un opérateur de terminal mais à bail, à St-Jean au Nouveau-Brunswick, au quai Brunterm, le bail étant de 5 ans. Nous étudions des propositions qui visent à allouer à un opérateur de terminal le deuxième terminal de conteneurs à Halifax. Cette procédure n'est donc pas nouvelle au Conseil des ports nationaux, elle existe déjà depuis longtemps.

Dans le cas du port St-Jean, il s'agit d'une décision prise par les autorités du port à la suite d'une recommandation qui a reçu leur plein assentiment; le Conseil des ports nationaux n'a rien dicté. Nous sommes assez heureux, il est vrai, que les autorités du port aient adopté cette option pour administrer les installations, puisque cela se fait ailleurs, avec d'excellents résultats, nous le savons. Les autorités du port auraient pu conclure un bail ou décider d'administrer elle-même le port.

**M. McCain:** Monsieur le président, il y a une différence très marquée. Ceux qui louent à Brunterm ont un intérêt économique fondamental dans le succès de l'opération du terminal parce qu'ils sont des expéditeurs, des receveurs, des entreprises d'amarrage. A Halifax, vous avez une structure comparable dans le cadre de laquelle, motivé par le régime de profit du pays, les opérateurs doivent réaliser des profits.

J'aimerais donc savoir pourquoi nous sommes passés du principe d'avoir recours à ceux qui ont un intérêt marqué dans l'opération efficace du terminal, comme c'est le cas à Brunterm, à l'idée d'exploiter un terminal en se dissociant de ceux qui ont intérêt à ce que l'opération soit un succès? Pourquoi a-t-on refusé à l'industrie forestière du Nouveau-Brunswick le droit d'être son propre opérateur de terminal alors qu'on a cédé Brunterm à ceux que la chose intéressait sur le plan économique? Ce n'est pas du tout suivi comme principe et j'espère que l'industrie forestière du Nouveau-Brunswick n'aura pas à souffrir d'avoir été placée entre les mains de ceux qui n'ont aucun intérêt autre que le profit qu'ils peuvent réaliser eux-mêmes comme opérateurs et entreprises d'amarrage. Cette mesure ne se conforme pas du tout à la politique que vous avez définie comme étant celle qui régit l'exploitation des installations. C'est ce qui me préoccupe.

**Le président:** Merci monsieur McCain. Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je me demande si je pourrais demander . . .

**M. Loiselle:** Monsieur le président, est-ce toujours le premier tour?

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Oui, monsieur Loiselle. Nous sommes un peu pressés. Nous avons encore trois noms et il nous faut quitter la salle à 11 h.

**M. Forrestall:** Je ferai très vite.

**M. Loiselle:** Excusez-moi, monsieur le président, vous dites avoir encore trois noms au premier tour?

**Le président:** Oui. J'ai les noms de MM. Forrestall, Siddon, Loiselle.

**M. Loiselle:** Ne prenez pas trop de temps.

[Text]

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**An hon. Member:** You should have got your name on the list sooner.

**Mr. Forrestall:** Could I ask the Marine Administrator if he can give us any update information on the situation of the *Kurdistan* this morning?

**Mr. Sinclair:** Yes, Mr. Chairman. The decision was taken last night that we would proceed to the salvage operation on the stern section of the *Kurdistan*. The Coast Guard icebreaker *Cornwallis* embarked the riding crew at 3 o'clock this morning at Point Tupper and should be approaching the scene at this point in time. They will then proceed to put a second line to the stern section and proceed on a tow towards Canso Strait. The plan at the moment is to stand off the entrance of the bay this evening and to proceed tomorrow on the final run through the bay and up the Strait of Canso to Port Hawkesbury. Weather conditions look reasonable in the area today and tomorrow to make that possible.

• 1050

We have diverted the *Louis St. Laurent* to the area. Along with *Cornwallis* and *Alexander* we will have three icebreakers there to deal with any ice problem that may develop in the area. All reports we have had are that the stern section is still in a stable condition and we look forward to a successful exercise.

We have concluded negotiations with the owners, the insurers, the salvagers and all others concerned, and have consulted with various parties, both at the provincial and federal level, for their concurrence and support in the action we are taking.

With regard to the bow section of the vessel, an attempt to put a second line aboard was unsuccessful yesterday afternoon because of high seas. The weather has abated substantially this morning and an operation was going on this morning to attempt to again put a second line aboard the bow section to enable a reasonable tow to take her out to sea to sink her.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I am sure the Minister has already done it, but I wonder if I just might say thank you to the Coast Guard and to all of those who for virtually seven days now have lived with this problem, knowing the full dangers and implications of a derelict in that particular piece of water. I think simple congratulations is not enough. Perhaps in the context, thank you is the only word we have in our English language to express it. I hope that everything goes well with it tonight and tomorrow. Thank you for the job you have done with regard to it.

May I ask a supplementary? I wanted to find out what is going on with their own new container terminal in Halifax. How come we have not named an operator, and are there any complications rising with regard to the order of the gantries for the new container terminal? Then I also wanted to ask a

[Translation]

**Le président:** Monsieur Forrestall.

**Une voix:** Vous auriez dû vous faire inscrire plus tôt.

**M. Forrestall:** Puis-je demander à l'administrateur maritime s'il peut nous donner les derniers renseignements sur ce qui se passe au sujet du *Kurdistan*?

**M. Sinclair:** Oui, monsieur le président. La décision a été prise hier soir d'entreprendre le sauvetage de la poupe du *Kurdistan*. Le brise-glace *Cornwallis* de la garde côtière a embarqué l'équipage à 3h ce matin à Point Tupper et devrait s'approcher de l'épave en ce moment. Rendu là, on tentera d'attacher une deuxième amarre à la poupe puis on commencera à remorquer l'épave vers le détroit de Canso. A l'heure actuelle, on compte arriver ou près de la baie ce soir, de la traverser demain pour ensuite emprunter le détroit de Canso jusqu'à Port Hawkesbury. Le temps est assez bon aujourd'hui et les prévisions pour demain laissent prévoir la même chose, ce qui rendra cette manœuvre possible.

Nous avons fait changer de cap au *Louis St-Laurent* qui se rend dans les parages. Il s'ajoutera au *Cornwallis* et à l'*Alexander*, ce qui fera un total de 3 brise-glace, envoyés là-bas au cas où il aurait des difficultés résultant de la présence des glaces. D'après tous les rapports que nous avons reçus, la poupe est stable et nous croyons que nos manœuvres seront couronnées de succès.

Les négociations que nous avons tenues avec les propriétaires du navire, les assureurs, les spécialistes du renflouement et d'autres intéressés, sont arrivées à conclusion et nous avons par ailleurs consulté d'autres organismes, tant provinciaux que fédéraux, pour obtenir leur concours et leur appui dans cette entreprise.

Passons ensuite à la proue du navire; hier après-midi, on a tenté sans succès d'amarrer un second câble en raison d'une mer démontée. Le temps s'est beaucoup calmé ce matin et on a donc tenté de nouveau d'amarrer la proue afin de la remorquer en haute mer pour la couler.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, même si le ministre l'a déjà fait, je tiens à remercier la garde côtière et tous ceux qui ont travaillé depuis 7 jours presque sans relâche en raison de cette situation, en reconnaissant les risques et les difficultés que représente la présence d'une telle épave dans ces eaux. J'estime qu'il ne suffit pas de féliciter les responsables. Nous ne pouvons peut-être que vous dire merci, c'est le seul mot dont nous disposons dans notre langue pour exprimer notre gratitude. Je vous souhaite du succès dans vos entreprises de ce soir et de demain et vous remercie du travail que vous avez accompli.

Me permettez-vous de poser une question supplémentaire? Je voudrais bien savoir ce qui se passe au nouveau terminus de conteneur d'Halifax. Comment se fait-il que nous n'ayons pas nommé d'opérateur, et est-il survenu certaines complications en raison de la commande d'une grue à portique qu'on installe-



[Texte]

question about the ports bill, but perhaps I will stop at that. Can we have a brief rundown?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, we received three proposals a while ago for a terminal operator at the second terminal in Halifax. At that time one such proposal was well ahead of the others in terms of interest to the National Harbours Board, a commitment to install appropriate equipment and revenues to the port to ensure its viability. We started negotiations to work out the details but unfortunately the proposer decided to pull back his proposal and not continue negotiations. We have since entered into discussions with the other two, and negotiations are going on at the moment. Unfortunately, this incident has delayed...

**Mr. Forrestall:** We have a problem.

• 1055

**Mr. Franche:** ... it has delayed the expected completion date of the terminal. Mind you, that will be dependent on the cranes that another operator would use, whether they are existing things—sometimes existing cranes are moved—or whether they are cranes to be completely fabricated; and even within that fabrication sometimes the timeframe varies, whether it be, roughly, 10 months or 12 months or sometimes 18 months, for building these cranes. The expected timeframe for completing the terminal right now is spring of 1981.

**Mr. Forrestall:** We are six months late, then?

**Mr. Franche:** Yes.

Anything that we will be able to do to shorten that timeframe, I can assure the members of the Committee we will do, but we must have a terminal operator because it is affecting the design right now of where the cranes will be, in terms of the types of crane rails, and where the types of sheds that are required will be; and if we can then speed up the design and the construction, and compress that time, we will do it, but we cannot assure the members of this Committee until such time as we know who the operator is.

**Mr. Forrestall:** I have only a couple of minutes left, so I will end here.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall.

I will ask Mr. Siddon if he will keep his questions short; then I can maybe have the two men respond.

**Mr. Siddon:** Thank you. Mr. Chairman, I represent the riding of Burnaby-Richmond-Delta and I would like to ask a question or two of the National Harbours Board relative to the Roberts Bank expansion.

As Mr. Franche will know, the EARP Report was released last Friday and the Minister responsible, Mr. Marchand, immediately endorsed the report. Before I get to my questions, I would like to ask for a comment on behalf of the National Harbours Board, Mr. Chairman, as to how they view the general recommendations of that report.

[Traduction]

rait dans ce nouveau terminus? Je voudrais ensuite poser une question au sujet du projet de loi sur les ports mais je me contenterai de la première. Pouvez-vous donc me mettre au courant brièvement de la situation?

**M. Franche:** Monsieur le président, il y a quelque temps, nous avons reçu trois propositions relatives à l'entrée en fonction d'un exploitant d'entrepôt portuaire à la deuxième gare de Halifax. L'une de ces propositions semblait plus intéressante que les autres aux yeux du Conseil des ports nationaux; il s'agissait de l'engagement de fournir aux ports les installations et les ressources nécessaires pour assurer sa rentabilité. Nous avons entrepris des négociations afin de régler les questions de détail mais, malheureusement, le parrain de la proposition a décidé de la retirer et de ne pas poursuivre les négociations. Nous avons alors amorcé des entretiens avec les deux autres, entretiens qui se poursuivent à l'heure actuelle. Malheureusement, cet incident a retardé...

**M. Forrestall:** C'est un problème, en effet.

**M. Franche:** Cela a retardé les travaux de construction de l'entrepôt portuaire et à repousser la date de leur achèvement. Remarquez que cela dépendra des grues qu'un autre opérateur utilisera, si de telles grues existent—ou de l'utilisation de grues qu'on devra fabriquer. Pour ce qui est de cette fabrication, le calendrier des travaux peut parfois varier, que ce soit de 10 ou de 12 mois et même parfois de 18 mois. A l'heure actuelle, on prévoit donc terminé les travaux d'aménagement au printemps de 1981.

**M. Forrestall:** Nous sommes donc en retard de 6 mois?

**M. Franche:** Oui.

Je tiens à vous assurer que les membres du comité feront tout en leur pouvoir pour écourter cette période de construction, mais il nous faut un exploitant d'entrepôt car sa présence touche l'emplacement même des grues, soit des rails nécessaires à l'utilisation de ces grues et à l'emplacement des mises dont on aura besoin. S'il est possible d'accélérer les travaux de conception et de construction, nous le ferons, mais je ne suis toutefois pas en mesure de garantir cela au comité jusqu'à ce que nous sachions qui sera notre opérateur.

**M. Forrestall:** Il ne me reste que 2 minutes, je crois. Je vais donc en rester là.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Forrestall.

Je vais demander à M. Siddon de poser des questions brèves; cela permettra peut-être aux deux témoins de répondre.

**M. Siddon:** Je vous remercie. Monsieur le président, je représente la circonscription de Burnaby-Richmond-Delta et voudrait donc poser une question ou deux au Conseil des ports nationaux au sujet de l'agrandissement du port de Roberts Bank.

M. Franche n'ignore pas que le rapport de la Commission des évaluations environnementales a été publié vendredi dernier et que le ministre chargé de cette question, M. Marchand, l'a appuyé sans réserve. J'aimerais donc, monsieur le président, que le Conseil des ports nationaux nous fasse connaître son avis sur les recommandations générales de ce document.

[Text]

**Mr. Franche:** I read the report on Friday, very quickly, and I jumped, obviously, to the recommendations and conclusions, and I view it in a positive sense: that there are possibilities there of expanding further Roberts Bank. Obviously the area will be limited but the idea of building two pods is not a negative recommendation.

There are certain detailed recommendations of which, frankly, this morning, we do not know all the implications. In turns, for example, there is no need for a turning basin which affects the dredging to quite an extent; and that dredging, the spoils were to be used to fill, create, the two pods—or the four pods at the time.

So we have to reconcile the dredging requirements with the area to be created. We have to reconcile, also, the dredging period of five months versus nine months, and what impact it has on the cost of the terminal, and then make a decision to build the facility and to proceed with it.

Outside of the EARP proposal, we still have a question mark, obviously, which is: who owns Roberts Bank, in light of the reference to the Supreme Court of Canada on the ownership of Roberts Bank; and for this, obviously, we will have to await the decision of the courts.

**Mr. Siddon:** Through you, Mr. Chairman, to Mr. Franche, is it fair to say that, barring these matters of reconsidering costs and the question of ownership of land, you would be prepared to say, "Let us get on with the project." Is that the general disposition of the National Harbours Board at this time?

**Mr. Franche:** One of the big question marks is obviously the availability of money to build the facility.

**Mr. Siddon:** Aside from the money.

**Mr. Franche:** Aside from money, there does appear to be a need in the very near future for expanded coal facilities, yes.

**Mr. Siddon:** Mr. Chairman, it has been related to me by senior principals of NHB in Vancouver, prior to the Minister's decision of last week, that there would be no problem raising money.

**Mr. Huntington:** Yes, all kinds of it.

• 1100

**Mr. Siddon:** There appears to be a conflict here.

**Mr. Franche:** We do not have any loan money available at this stage at the Roberts Bank, but we may be able to . . .

**The Chairman:** Thank you, Mr. Siddon.

**Mr. Siddon:** Could I have one more point?

**The Chairman:** Very short, please. Our time has elapsed.

[Translation]

**M. Franche:** J'ai jeté un coup d'oeil sur le rapport vendredi, et, bien entendu, je suis rapidement passé aux recommandations et aux conclusions qui me paraissent positives. Il est possible que le port de Roberts Bank prenne de l'expansion. Il est certain que la région desservie sera limitée mais la proposition visant à construire deux éminences n'est pas négative.

Évidemment, nous ne connaissons franchement pas toutes les répercussions possibles de certaines de ces recommandations détaillées. Pour ce qui est des tournures par exemple, il n'est pas nécessaire de construire un bassin de tournure qui affecte autant les opérations de dragage. Quant à ce dragage, ses résultats, soient les déblais, doivent servir à remplir, à créer les deux éminences, ou les quatre éminences à la fois.

Nous devons donc reconcilier les exigences en matière de dragage avec la zone à créer. Nous devons également tenir compte du fait que la période de dragage durera 5 mois par opposition à 9 mois afin de voir quelles en seront les répercussions sur les coûts du terminus et nous devons ensuite prendre une décision relative à la construction de l'installation et à la date du début des travaux.

Nous devons tenir compte du rapport de la Commission des évaluations environnementales. Outre cela, nous avons toutefois d'autres préoccupations en raison des choses suivantes: qui est le propriétaire de Roberts Bank, à la lumière du document présenté à la Cour suprême du Canada à ce sujet? Il est certain qu'à cet égard nous devons attendre la décision que rendront les tribunaux.

**M. Siddon:** Monsieur le président, M. Franche dirait-il s'il est juste de dire que mises à part ces questions de réévaluation des coûts et de savoir qui est propriétaire du terrain, il est disposé à donner le feu vert au projet. Est-ce l'attitude générale qui prévaut au Conseil des ports nationaux en ce moment?

**M. Franche:** L'une des grandes incertitudes auxquelles nous nous heurtons dans ce projet, c'est, évidemment, les crédits dont on disposera pour la construction.

**M. Siddon:** A part la question des crédits.

**M. Franche:** A part cela, il semble qu'il sera bientôt nécessaire de construire des installations plus grandes pour le charbon.

**M. Siddon:** Monsieur le président, avant que le ministre prenne sa décision, la semaine dernière, certains hauts fonctionnaires de Vancouver du Conseil des ports nationaux m'ont dit qu'on n'aurait aucune difficulté à obtenir des crédits.

**M. Huntington:** Oui, des crédits de toutes sortes.

**M. Siddon:** On n'a pas l'air de s'entendre à ce propos.

**M. Franche:** Pour le moment, nous n'avons pas de fonds à prêter pour les travaux de Roberts Bank mais nous pourrions peut-être . . .

**Le président:** Merci, monsieur Siddon.

**M. Siddon:** Encore une question?

**Le président:** Très courte, s'il vous plaît. Votre temps est déjà écoulé.



## [Texte]

**Mr. Siddon:** I have had only three minutes, sir.

**The Chairman:** We have to vacate the room at 11, Mr. Huntington. You are looking at the wrong clock, sir. One short question, please.

**Mr. Siddon:** If I might, Mr. Chairman, I would like to put a statement . . .

**An hon. Member:** This clock up here.

**Mr. Siddon:** I am watching that clock.

**The Chairman:** It is 11 o'clock. Your last short question, Mr. Siddon.

**Mr. Siddon:** I would like to put a statement of Mr. Fred Spoke, Manager to the NHB, on the record and ask Mr. Franche's reaction to that.

In a letter to me dated February 13, 1979 Mr. Spoke states, and I quote:

Various professional groups . . . have further testified that if only two new terminal were constructed, the dredging of the full turning basin would still be required. The cost of constructing two terminals would therefore be approximately the same as constructing four terminals. As the lease for each terminal would reflect the cost of such a terminal, it can be readily seen that anything less than a full development would have a serious cost impact on the export commodities.

And a second quote from the same letter:

A lesser expansion, but retaining the large turning basin which, as I have previously pointed out is definitely required would result in capital destruction, through disposal of valuable dredged material, would not meet the expansion needs of the port, and would not result in a viable benefit cost situation.

I would invite your reaction to those statements by the Manager of the National Harbours Board in Vancouver. It seems contrary to what you told us this morning.

**The Chairman:** Order, please. It is impossible for Mr. Franche to respond briefly. I would ask that he table the information because we have to move. We are taking time away from the other committee. I would ask Mr. Loiselle . . .

**Mr. Siddon:** I am sorry, sir, I was watching the clock above you.

**The Chairman:** I am sorry, sir, that is not the right—Monsieur Loiselle

**M. Loiselle:** Monsieur le président, je vais essayer d'être bref. Je demanderais à M. Franche des précisions sur cette nouvelle qui se répète de temps à autre, à savoir que le pont Jacques-Cartier serait transféré à la province de Québec. Pourrait-il aussi élaborer sur la nouvelle parue ce matin dans le journal selon laquelle les municipalités de la rive sud et de Verdun auraient fait parvenir un avis de motion des conseils municipaux demandant l'abolition du péage sur le pont Champlain? Il y a quelques années il y a 4 ans, je pense, on parlait

## [Traduction]

**M. Siddon:** Je n'ai eu que trois minutes, monsieur.

**Le président:** Nous devons évacuer la salle à 11h, monsieur Huntington. Vous regardez la mauvaise horloge, monsieur. Une question courte, s'il vous plaît.

**M. Siddon:** Si vous me le permettez, monsieur le président, je voudrais lire . . .

**Une voix:** Cette horloge-ci.

**M. Siddon:** C'est celle-là que je regarde.

**Le président:** Il est 11h00. Votre dernière question, courte, monsieur Siddon.

**M. Siddon:** Je voudrais tout simplement faire consigner quelque chose qu'a dit M. Fred Spoke, administrateur du Conseil des ports nationaux pour savoir ce qu'en pense M. Franche.

Dans une lettre en date du 13 février 1979, M. Spoke me dit, et je cite:

Différents groupes professionnels ont dit que même si l'on ne construisait que deux entrepôts, il faudrait tout de même draguer entièrement le bassin de manœuvre. Cela coûterait donc presque aussi cher pour bâtir les deux que pour en bâtir quatre. Puisque le bail pour chaque entrepôt se ferait en fonction du prix de revient, il est évident que si l'expansion n'est pas poussée au maximum, les frais d'exportation n'en seraient que plus élevés.

Voici une deuxième citation tirée de la même lettre:

Si l'on prévoyait une expansion moins importante tout en retenant l'expansion du bassin de manœuvre, indispensable comme je l'ai souligné un peu plus haut, il y aurait perte nette d'un atout important, c'est-à-dire le matériel de dragage, on ne répondrait pas aux besoins d'expansion du port et sa rentabilité en serait nettement compromise.

Je voudrais savoir ce que vous pensez de cette évaluation qui me vient de l'administration du Conseil des ports nationaux à Vancouver. Cela m'a l'air d'être le contraire de ce que vous nous avez dit ce matin.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Il est impossible que M. Franche puisse donner une réponse brève à cette question. Je lui demande donc d'y répondre par écrit car nous devons évacuer la salle. Nous accaparons le temps de l'autre comité. J'aimerais demander à M. Loiselle . . .

**M. Siddon:** Je suis désolé, monsieur, je me suis fié à l'horloge qui est derrière vous.

**Le président:** Je suis désolé, monsieur, mais ce n'était pas la bonne . . . Mr. Loiselle.

**Mr. Loiselle:** Mr. Chairman, I will try to be brief. I would like Mr. Franche to give me some information on the news we get from time to time to the effect that the Jacques Cartier Bridge is to be transferred to the Province of Quebec. Perhaps he could also elaborate on the article that appeared in this morning's newspaper to the effect that the South Shore municipalities and Verdun sent a motion to the municipal councils asking for the abolition of tolls on Champlain Bridge? A few years ago, it seems to me it was four years ago, there was talk

[Text]

d'augmenter le péage, maintenant, on parle de l'abolir. Qu'est-ce qu'il y a de véridique dans tout cela?

**M. Franche:** Monsieur le président, les ponts Jacques-Cartier et Champlain ne relèvent plus du Conseil des ports nationaux. Je suis donc dans l'impossibilité de répondre à la question de M. Loisel.

**M. Loisel:** Est-ce que M. Lavigne est ici? Je vois sur le feuillet ici que M. Lavigne est président des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

Monsieur Lavigne, est-ce que vous pouvez me répondre?

**Le président:** M. Lavigne est en effet président des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. Je vous demanderais d'être très bref, s'il vous plaît, parce qu'il va falloir qu'on quitte les lieux.

**M. Jacques Y. Lavigne (président, Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.):** En ce qui concerne la première de vos deux questions qui avait trait au transfert des ponts Jacques-Cartier et Champlain à la province de Québec, il a toujours été question de cette possibilité dans le passé.

**M. Loisel:** Et cela demeure toujours probable.

**M. Lavigne:** C'est exact.

En ce qui concerne la deuxième question, celle de l'abolition des péages, il est exact que deux municipalités aient transmis une résolution pour demander s'il était possible d'enlever les péages sur le pont Champlain. On leur a répondu qu'il s'agissait d'une décision pas mal politique, en ce sens qu'il faut savoir qui va payer les frais d'opération et d'entretien de ces ponts-là. En plus, il y a des programmes d'entretien majeurs.

**M. Loisel:** En terminant, monsieur Lavigne, est-il exact, comme on le mentionne dans le journal de ce matin, que la dette du pont Champlain soit actuellement éteinte grâce au péage?

**M. Lavigne:** Je n'ai pas vu cet article dans le journal, monsieur le président, et d'ailleurs, je ne suis pas en mesure de vous donner des renseignements à ce sujet.

**Le président:** Merci, monsieur Loisel.

Mr. Sinclair has a short comment he would like to make before we adjourn.

**Mr. Huntington:** On a point of order, Mr. Chairman. The names of the appointments out in Vancouver, can we have those?

• 1105

**The Chairman:** Of Mr. Franche agrees, he can forward that to you, Mr. Huntington. Is that agreed?

**Mr. Franche:** Agreed.

**The Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Huntington:** Can I get them now?

**The Chairman:** Order, order, please.

Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** I would like to express our appreciation to Mr. Forrestall for his very kind remarks. We do appreciate them, and those who are engaged in this exercise will probably appreciate those remarks even more when the operation is

[Translation]

of increasing the tolls and now there is talk of abolishing them. Where does the truth lie?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, the Jacques Cartier and Champlain bridges are no longer under the authority of the National Harbours Board. It is therefore impossible for me to answer Mr. Loisel's question.

**Mr. Loisel:** Is Mr. Lavigne here? I see on the sheet here that Mr. Lavigne is President of the Jacques Cartier and Champlain Bridges, Inc.

Mr. Lavigne, can you answer my question?

**The Chairman:** Mr. Lavigne, President of the Jacques Cartier and Champlain Bridges, Inc. I would ask you to be very brief please because we do have to clear the room.

**Mr. Jacques Y. Lavigne (President, Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.):** On your first question concerning the transfer of the Jacques Cartier and Champlain Bridges to the Province of Quebec, that possibility has been raised every now and then in the past.

**M. Loisel:** And it is still at the probable stage.

**Mr. Lavigne:** That is correct.

On your second question concerning abolishing the tolls, it is true that two municipalities forwarded a resolution asking if it would be possible to abolish the tolls on the Champlain Bridge. We answered that this was rather a political decision in the sense that you would have to know who was going to pay the operation and maintenance costs of those bridges. Besides, there are major maintenance programs.

**Mr. Loisel:** Very quickly, Mr. Lavigne, is it true as it is mentioned in this morning's newspaper that the Champlain Bridge debt has now been fully paid through tolls?

**Mr. Lavigne:** I have not yet seen that newspaper article, Mr. Chairman, and besides I am not in a position to give you any information on that.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Loisel.

Mr. Sinclair aimerait faire une brève intervention avant que nous ne levions la séance.

**M. Huntington:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Peut-on nous donner les noms de ceux qui ont été nommés à Vancouver?

**Le président:** Si M. Franche est d'accord, M. Huntington, il pourra vous les faire parvenir. D'accord?

**M. Franche:** D'accord.

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. Huntington:** Pourrais-je les avoir maintenant?

**Le président:** A l'ordre, à l'ordre, s'il-vous-plaît.

Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** Je tiens à remercier M. Forrestall pour ses compliments, nous y sommes sensibles et ceux qui participent à cette entreprise le seront encore plus quand tout sera fini. La



[*Texte*]

completed. We are entering, really, a next phase of it and a very sensitive one, which we trust will be completed successfully.

**The Chairman:** I would like to thank Mr. Sinclair, Mr. Quail, Mr. Franche and all the officials who appeared before us.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Traduction*]

prochaine étape de l'entreprise est très délicate et nous espérons que nous connaissons le succès.

**Le président:** Je remercie monsieur Sinclair, M. Quail, M. Franche et tous les autres fonctionnaires qui sont venus.

La séance est levée.

---









*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7  
*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT*  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the National Harbours Board:*

Mr. Pierre A. H. Franche, Chairman.

### *From the Department of Transport:*

Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration;

Mr. R. A. Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard.

### *From The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated:*

Mr. Jacques Lavigne, Chairman.

### *Du Conseil des ports nationaux:*

M. Pierre A. H. Franche, président.

### *Du ministère des Transports:*

M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime;

M. R. A. Quail, sous-commissaire, Garde côtière canadienne.

### *De Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée:*

M. Jacques Lavigne, président.



HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 8

Fascicule n° 8

Monday, March 26, 1979

Le lundi 26 mars 1979

Chairman: Mr. John Campbell

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80: Votes 80, 85 and 90—  
Surface Transportation Program under  
TRANSPORT

CONCERNANT:

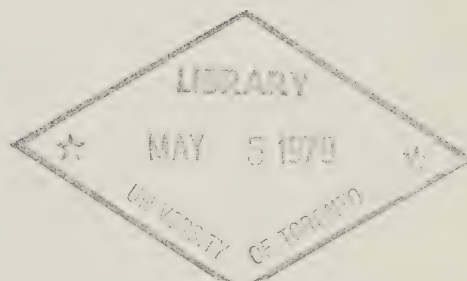
Budget principal 1979-1980: crédits 80, 85 et 90—  
Programme des transports de surface sous la  
rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Fourth Session of the  
Thirtieth Parliament, 1978-79

Quatrième session de la  
trentième législature, 1978-1979

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell

*Vice-Chairman:* Mr. Paul McRae

Messrs.

Baker	Forrestall
( <i>Gander-Twillingate</i> )	Goodale
Cadieu	Harquail
Caouette	Lapointe
( <i>Villeneuve</i> )	Loiselle
Collenette	( <i>Saint-Henri</i> )

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell

*Vice-président:* M. Paul McRae

Messieurs

Mazankowski	Rodriguez
McCain	Roy
McKenzie	( <i>Laval</i> )
Murta	Siddon
Portelance	Wood—(20)

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, March 26, 1979:

Mr. Cadieu replaced Mr. Darling;

Mr. Murta replaced Mr. Huntington.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 26 mars 1979:

M. Cadieu remplace M. Darling;

M. Murta remplace M. Huntington.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MARCH 26, 1979  
(10)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:10 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Forrestall, Lapointe, Mazankowski, McCain, McKenzie and Siddon.

*Other Members present:* Messrs. Masniuk and Watson.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. R. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; Mr. R. J. Marsham, Director General, Water Transportation Assistance; Mr. M. K. Hicks, Director General, Surface Planning and Coordination; Mr. C. Churcher, Acting Director General, Grain Transportation and Mr. K. Henderson, Director General, Railway Transportation.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, February 23, 1979, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Monday, March 5, 1979, Issue No. 1*).

By unanimous consent, the Committee considered Votes 80, 85 and 90—Surface Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 9:12 o'clock p.m. the Committee adjourned.

## PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 26 MARS 1979  
(10)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 10 sous la présidence de M. Campbell (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Forrestall, Lapointe, Mazankowski, McCain, McKenzie et Siddon.

*Autres députés présents:* MM. Masniuk et Watson.

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. R. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne des Transports de surface; M. R. J. Marsham, directeur général, Aide au transport maritime; M. M. K. Hicks, directeur général, Planification et coordination des Transports de surface; M. C. Churcher, directeur général adjoint, Transport des grains; M. K. Henderson, directeur général, Transport ferroviaire.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 23 février 1979 portant sur le Budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du lundi 5 mars 1979, Fascicule n° 1*).

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 80, 85 et 90—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 21 h 12, le Comité suspend ses travaux.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, March 26, 1979

• 2009

[Text]

**The Chairman:** Order, please. We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

**Mr. Forrestall:** You mean the Conservatives constitute a quorum.

**The Chairman:** Order, please, Mr. Forrestall. Can we have a little order and decorum in this committee room, please.

**Mr. Mazankowski:** Why should there be order in this Committee when there is no order in the House; this is an extension of the House, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Order, sir.

**Mr. Mazankowski:** Where are all your members? I know Mr. Lapointe counts for about five.

**The Chairman:** All my members are here.

Just for the information of the Committee members, the Subcommittee on Agenda and Procedure met on Thursday, March 22, to plan the future business with respect to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

• 2010

The subcommittee agreed to make the following recommendation, that the subcommittee schedule two extra meetings during the week of March 26 to March 30; one on Tuesday, March 27, at 3.30 p.m., for the Post Office, and the other on Thursday, March 29, at 9.30 a.m. for which we will have before us the Air Transport Association of Canada and officials from the Department of Transport, Air Transportation Program.

We also asked the Parliamentary Secretary to the Minister, Mr. Lapointe, to discuss with the Minister the possibility of appearing before the Committee either on Monday, April 2 or on Thursday, April 5. We have not received any answer on that yet but as soon as we do, I will pass the information on to Committee members.

I will now call Votes 80, 85, and 90, Surface Transportation Program, under "Transport".

## TRANSPORT

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 80—Surface Transportation—Operating expenditures—\$15,877,000

Vote 85—Surface Transportation—Capital expenditures—\$5,963,000

Vote 90—Surface Transportation—The grants listed in the Estimates and contributions—\$203,042,000

**The Chairman:** If that is agreed, I would like to welcome Mr. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation,

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 26 mars 1979

[Translation]

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi portant sur le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

**M. Forrestall:** Vous voulez dire que les membres du parti conservateur constituent le quorum.

**Le président:** A l'ordre, je vous prie, monsieur Forrestall. Pourrions-nous avoir un peu d'ordre dans cette salle de comité?

**M. Mazankowski:** Pourquoi devrait-on avoir de l'ordre dans ce comité alors qu'il n'y a pas d'ordre à la Chambre; le comité, c'est le prolongement de la Chambre, monsieur le président.

**Le président:** A l'ordre, monsieur.

**M. Mazankowski:** Où sont tous les membres du comité? Je sais que M. Lapointe compte au moins pour cinq.

**Le président:** Tous les membres inscrits sont ici.

Pour votre gouverne, je tiens à vous rappeler que le sous-comité du programme et de la procédure s'est réuni le jeudi 22 mars pour arrêter le programme de ses travaux, portant sur l'étude du budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

Les membres du sous-comité se sont mis d'accord pour recommander la tenue de deux séances supplémentaires pendant la semaine du 26 au 30 mars; la première aura lieu le mardi 27 mars à 15h. 30 et portera sur les postes et l'autre le jeudi 29 mars à 9h. 30. Comparaitront les représentants de Air Transport Association of Canada ainsi que les fonctionnaires du ministère des Transports, Programme des transports aériens.

Nous avons en outre chargé M. Lapointe, le secrétaire parlementaire auprès du ministre de demander à ce dernier s'il pouvait comparaître devant le comité soit le lundi 2 avril, soit le jeudi 5 avril. Nous n'avons pas encore reçu de réponse, mais dès que nous en aurons reçu une, nous la communiquerons aux membres du comité.

Je mets maintenant en délibération les crédits 80, 85 et 90, Programme des transport de surface, sous la rubrique «Transport».

## TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 80—Transports de surface—Dépense de fonctionnement—\$15,877,000

Crédit 85—Transports de surface—Dépenses en capital—\$5,963,000

Crédit 90—Transports de surface—Subventions inscrites au budget et contributions—\$203,042,000

**Le président:** Je souhaite la bienvenue à M. Giroux, administrateur, Administration canadienne du transport de surface,



[Texte]

Administration, whom we are pleased to have before us this evening. I will ask Mr. Giroux if he would like to introduce the officials that are accompanying him this evening; then he can proceed to any opening statement he would like to make before we go to the questioning.

Mr. Giroux.

**M. R.-J. Giroux (administrateur, Administration canadienne du transport de surface, ministère des Transports):** Merci, monsieur le président.

J'aimerais vous présenter M. S. Wellman, directeur des finances et administration, M. C. Churcher.

Mr. Colin Churcher, of our Grain Transportation directorate; Michael Hicks of our Surface Planning and Co-ordination directorate; Ken Henderson of our Railway Transportation directorate; Roger Marsham, Water Transportation Assistance directorate . . .

**Mr. Forrestall:** Is that sea and marine?

**Mr. Giroux:** That is right, sir—Gaétan Bélec of our Highway Transportation directorate; Gordon Campbell, Director of our Traffic Safety branch; and Mr. Greg Radczenko from the departmental secretariat.

These gentlemen are the Directors General, Mr. Chairman, in charge, generally, of each of our activities in Surface Transportation administration.

I really do not have any opening statement. I am ready to answer any questions that will be brought forward.

**The Chairman:** First on the list, I have Mr. McKenzie. He had given me his name, but has the order been changed?

**Mr. McKenzie:** Mr. Forrestall wants to go to another committee meeting and may precede me.

**The Chairman:** Okay, that is agreed.

Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I appreciate the opportunity to move up because I do have to go to the Miscellaneous Estimates Committee meeting.

I wonder if I could direct a few questions with respect to CN Marine as it applies to the Surface Transportation estimates and ask, first, whether the Committee could have detailed explanation of the \$118 million payment to CN Marine and CNR for East Coast ferry service, very particularly—and I will bring these questions up to you when I have finished putting them on the record so that they will have some indication of them—and how did we arrive at this figure? What is anticipated loss for CN Marine in the coming year? What is the cost of each ferry run? Are any runs at any given time of the year in a break-even situation? Who sets the ferry rates and how are they set? Are increases anticipated? And how do we go about the differential between the New Brunswick-Prince Edward Island rates and the rates between the privately-operated but otherwise subsidized Nova Scotia-P.E.I. run.

Mr. Chairman, with regard to the current policy of CN Marine to lease ferries and in light of the sector profile report

[Traduction]

que nous avons l'honneur d'accueillir ce soir. Je prie donc M. Giroux de nous présenter ses collaborateurs; s'il le souhaite, il pourra ensuite prononcer une déclaration d'ouverture avant de passer aux questions.

Monsieur Giroux.

**Mr. R.-J. Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Department of Transport):** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to introduce to you Mr. S. Wellman, Director of Finance and Administration, and Mr. C. Churcher.

M. Colin Churcher, de la direction du transport des grains, Michael Hicks, de la direction de la coordination et de la planification du transport de surface, Ken Henderson de la direction générale des chemins de fer, M. Roger Marsham, direction de l'aide au transport maritime . . .

**M. Forrestall:** Est-ce qu'il s'agit des transports maritimes?

**M. Giroux:** C'est exact, monsieur . . . M. Gaétan Bélec, de la direction du transport routier; Gordon Campbell, directeur de la sécurité automobile et routière et enfin M. Greg Radczenko, du secrétariat du ministère.

Monsieur le président, chacun des témoins est responsable d'une branche de l'administration des transports de surface.

Je n'ai pas vraiment de déclaration d'ouverture. Je suis prêt à répondre aux questions que vous souhaitez poser.

**Le président:** D'abord, le nom de M. MacKenzie est le premier sur ma liste. Il m'a donné son nom, mais l'ordre a peut-être été modifié?

**M. McKenzie:** Monsieur Forrestall voudrait assister à un autre comité et il pourrait me précéder.

**Le président:** C'est d'accord.

M. Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je vous remercie de me donner la parole; je dois en effet assister à la réunion du comité des prévisions budgétaires.

Puisque nous étudions le budget du programme des transports de surface, je voudrais poser quelques questions au sujet de CN Marine. Premièrement, le comité pourrait-il avoir une ventilation détaillée des 178 millions de dollars qui ont été versés à CN Marine et à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, relativement aux services de traversiers de la côte Est. Avant que vous me donniez une réponse, je voudrais poser toutes mes questions afin qu'elles soient consignées, et que l'on sache comment vous êtes arrivés à ce chiffre. Quel est le montant du déficit que vous prévoyez pour CN Marine, pour l'année à venir? Quel est le coût de chaque traversée? Y a-t-il une balotte de l'année où l'opération n'est pas déficitaire? Qui fixe les coûts des traversiers et comment sont-ils fixés. Prévoyez-vous des augmentations. Comment expliquez-vous la différence de coûts entre les tarifs des traversiers qui relient le Nouveau-Brunswick à l'Île-du-Prince-Édouard et ceux des traversiers privés bien que subventionnés qui relient la Nouvelle-Écosse à l'Île-du-Prince-Édouard?

Monsieur le président, étant donné que la politique actuelle de CN Marine consiste à louer des traversiers et étant donné

[Text]

on the Canadian shipbuilding repair industry which stated that, and I am quoting from it:

• 2015

Although ferries built in Canada cost up to 45 per cent more than present bargain basement prices offered by foreign yards, construction of those vessels in Eastern Canada would provide a significant over-all economic benefit to the country. Thus over-all cost to the government for Canadian-built ferries may be advantageous compared to foreign-built vessels purchased or leased for service in Canadian waters.

My question, of course, in respect of that is: Is CN Marine now prepared to have its ferries built in Canada in concert with the termination of existing leases, and if not, when will we move in compliance with that as a desirable goal? Mr. Chairman, has CN been approached very specifically with regard to that statement? Has CN Marine been approached by T&C or any other government department in this regard? And very specifically, how many ships is CN now leasing; when do these leases expire; what are the full details of the cost of these leasings, including positioning; does CN Marine have any estimate, or is it aware of any estimate, of the number of jobs that might be created in the shipbuilding industry in Canada if we were to have all of our ships built in Canada? As a side question, I might very well ask what the present state of negotiations is between CN Marine and the Government of Canada with regard to the Saint John drydock. I might as well ask if I could have an indication of the plans of CN Marine with regard to its involvement with the Government of Nova Scotia and the Hall corporation and others in the Halifax shipyard. What work do you contemplate for that yard in the forthcoming year?

That is probably enough for now. I will pass my questions up as I tried to follow them so that they might have some indication. If it goes beyond my 10 minutes, Mr. Chairman, I am quite amenable to having it in turn for the questions responded to. They are very specific questions, very detailed. So perhaps with your permission I will simply hand them to the Committee and wait for an answer.

**The Chairman:** Do you want Mr. Giroux to respond now, Mr. Forrestall?

**Mr. Forrestall:** I would like him to start. I still have two minutes left of my time.

**The Chairman:** Mr. Giroux. We will give you all the time you need, Mr. Forrestall.

**Mr. Giroux:** Thank you, Mr. Chairman. I appreciate the fact that Mr. Forrestall has given me a detailed listing of the

[Translation]

les conclusions du rapport sectoriel sur la réparation de navires et la construction navale au Canada, je vais vous citer le paragraphe suivant de ce rapport:

Bien que les traversiers construits au Canada coûtent jusqu'à 45 p. 100 de plus que ceux offerts par les chantiers étrangers, la construction de ces navires dans l'Est du Canada représenterait un avantage économique appréciable pour notre pays. Par conséquent, les coûts de construction de traversiers qu'aurait à assumer le gouvernement du Canada constitueraient quand même un avantage si on les compare à l'achat ou à la location des services de navires construits à l'étranger et devant être utilisés dans les eaux canadiennes.

Ma question est donc la suivante: Les services maritimes du CN sont-ils disposés à faire construire leurs traversiers au Canada à l'échéance des contrats actuels, et sinon, qui prendra les dispositions voulues pour se conformer à ces objectifs souhaitables? Monsieur le président, a-t-on discuté de cette question précise avec les autorités du CN? Le ministère des Transports et des Communications ou tout autre ministère s'est-il mis en rapport avec les Services maritimes du CN à cet égard? En outre, je voudrais bien savoir combien de navires du CN sont loués à bail, quand ces contrats arrivent à échéance, quels sont les coûts découlant de ces contrats, y compris ceux qui découlent des relevés de positions. Le CN a-t-il une idée du nombre d'emplois qu'on pourrait créer dans l'industrie des chantiers navals canadiens si nous faisons construire tous nos navires chez-nous? Incidemment, je pourrais peut-être demander où en sont les négociations actuelles entre les services maritimes du CN et le gouvernement du Canada au sujet de la cale sèche de Saint-Jean. Puisque c'est fait, autant demander également si on peut me dire quelles sont les intentions du même organisme pour ce qui est des travaux à effectuer dans les chantiers navals de Halifax, projets auxquels participent également le gouvernement de la Nouvelle-Écosse et la Société Hall. Quels travaux comptez-vous effectuer dans ce chantier au cours des prochaines années?

Cela suffit probablement pour l'instant. Je vais distribuer mes questions afin que les témoins puissent avoir une idée de ce qu'elles sont. Si les réponses qu'on doit me fournir dépassent les dix minutes qui me sont accordées, monsieur le président, je suis tout à fait disposé à ce qu'on me les donne plus tard. Il s'agit de questions très précises, très détaillées. Si vous me le permettez, je vais donc soumettre les questions au Comité et attendre qu'on y réponde.

**Le président:** Voulez-vous que M. Giroux y réponde maintenant, monsieur Forrestall?

**M. Forrestall:** Je voudrais bien qu'il commence, oui, car il ne me reste que deux minutes.

**Le président:** Monsieur Giroux. Nous vous accorderons tout le temps qu'il faudra, monsieur Forrestall.

**M. Giroux:** Merci, monsieur le président. Je remercie M. Forrestall de m'avoir remis une liste détaillée des questions,



[Texte]

questions, because it will provide us an opportunity to provide them with detailed answers.

Before I ask Mr. Marsham to talk on some of the specifics with regard to the answers, I would like to tackle the question of the explanation of the \$118 million that has been set in Vote 95 for CN Marine payments.

**Mr. Forrestall:** Could I just ask a sort of supplementary, because it may be in that \$118 million: What is the total expenditure, within your knowledge, on the part of the federal government in the Halifax shipyard to date?

Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Giroux:** Subject to correction by Mr. Marsham, I do not think the \$118 million contains any expenditures that relate to the Halifax shipyard and to the Saint John yard.

Having made that point, what I would like to say on the \$118.8 million is that effective around April 1 of this year, the government's relationship to CN Marine will be changing drastically from one of traditionally picking up in its operating expenditures, as you see from estimates of years back, really the operating deficit of CN Marine, the ferry deficits, after having taken into account the revenues and the costs, from one of negotiating with CN Marine, as a subsidiary corporation of CN, specific service contracts for each of the ferry services that CN Marine is undertaking on the East Coast of Canada. This is a rather complex operation, which involves, in the first instance, signing what we call a tripartite agreement with CN as the parent corporation and CN Marine as the subsidiary, a tripartite agreement which, first of all, transfers the assets that have been used by Transport Canada for the provision of ferry services and, at the same time, which sort of regulates the relationship between the government and CN Marine—specifically, Transport Canada. Basically, this \$118.8 million represents—using as a base the level of expenditures estimated for 1978-79, which is \$105 million . . .

• 2020

**An hon. Member:** Is that what it is going to cost us?

**Mr. Forrestall:** That is really what the question is about.

**Mr. Giroux:** This is really what it is going to cost us. The details, Mr. Chairman: the \$118 million is really building on a base of \$105 million, which is the estimated cost for 1978-79, increases for inflation, and a provision for depreciation and a profit allowance to CN Marine, which add up to roughly \$118.8 million for generally the same levels of services as were given in 1978-79.

**Mr. Forrestall:** Let me just throw in one supplementary and then my 10 minutes . . . For \$118 million, has the government given consideration to making the CN Marine capacity and extension of the Trans-Canada Highway system between Nova Scotia and Newfoundland and between New Brunswick and

[Traduction]

car cela me permettra de donner des réponses tout aussi détaillées.

Avant de demander à M. Marsham de répondre sur des points précis, je vais aborder l'explication du 118 millions de dollars figurant au crédit 95 au titre de paiement à CN Marine Inc.

**M. Forrestall:** Me permettez-vous de poser une sorte de question supplémentaire car elle peut se rapporter à ce montant de 118 millions de dollars. A votre connaissance, quelles sont les sommes totales dépensées à ce jour par le gouvernement fédéral au titre des chantiers navals de Halifax?

Merci, monsieur le président.

**M. Giroux:** A moins que M. Marsham ne me reprenne, je ne crois pas que ce montant de 118 millions de dollars englobe des dépenses liées aux travaux des chantiers navals de Halifax ou de Saint-Jean.

Cela dit, je tiens à préciser pour ce qui est de ces 118.8 millions de dollars, qu'à partir du 1<sup>er</sup> avril prochain, les liens existant entre le gouvernement et CN Marine seront sensiblement modifiés. En effet, alors qu'autrefois, ainsi qu'en attestent les budgets antérieurs, le gouvernement assumait les frais d'exploitation de ce service, soit le déficit d'exploitation de CN Marine, les déficits d'exploitation des traversiers, en tenant compte des recettes et des coûts, dorénavant, on négociera avec CN Marine, qui est une filiale de CN. Les négociations porteront sur des contrats précis de service de traversiers assuré par CN Marine sur la côte Est du Canada. Il s'agit d'une entreprise assez complexe comprenant d'abord, la signature d'une entente tripartite d'après laquelle la CN a le statut de société mère et CN Marine en est une filiale. Cette entente tripartite vire les avoirs utilisés autrefois par Transport Canada pour financer les services de traversiers et qui réglementent en quelque sorte les liens existant entre le gouvernement, plus précisément Transport Canada et CN Marine. Le montant de 118 millions se fonde sur des niveaux de dépenses estimées pour 1978-1979 et qui correspondaient à 105 millions de dollars.

**Une voix:** Est-ce que c'est bien ce que ça va nous coûter?

**M. Forrestall:** C'est justement là la question.

**M. Giroux:** C'est vraiment ce que cela va coûter. En voici une ventilation détaillée, monsieur le président. Les 118 millions de dollars se calculent à partir de 105 millions de dollars, montant correspondant au coût estimatif pour 1978-1979, auquel ont été ajoutées des hausses imputables à l'inflation et une disposition relative aux frais d'accomplissement et une marge bénéficiaire pour les services maritimes du CN. Tout cela totalise environ 118.8 millions de dollars, somme qui servira à assurer à peu près le même niveau de services que ceux offerts en 1978-1979.

**M. Forrestall:** Si vous permettez, j'ai une question supplémentaire et puis mes dix minutes . . . Pour une telle somme, le gouvernement a-t-il envisagé de faire des services de CN Marine une extension de l'autoroute Trans-Canadienne entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve et entre le Nouveau-Brun-

[Text]

Prince Edward Island? Have you considered that, if that is the total deficit? Have we ever considered it? What would be the total cost in doing that?

**Mr. Giroux:** Would you like to tackle this, Roger?

**The Chairman:** Mr. Marsham will comment on Mr. Forrestall's question. He is the Director General. Mr. Marsham.

**Mr. R. J. Marsham (Director General, Water Transportation Assistance, Department of Transport):** Mr. Forrestall, I did not quite understand your question; was it making the two water crossings an extension of the Trans-Canada Highway?

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Has the Department of Transport, CN Marine, ever looked at the cost of making the ferry services between Nova Scotia and Newfoundland and between New Brunswick and Prince Edward Island simply an extension of the Trans-Canada Highway system? In other words, what would it cost us if people were able to go to Newfoundland as if they were all in the Trans-Canada Highway system—i.e. without tolls and without inconvenience—and, as well, to Prince Edward Island? Have we ever considered that? And, if we have, within the \$118 million—I gather that is what we are going to have to pay, over and above our deficit for the operation of our... Is it not? I am awfully confused. Perhaps the short way, Mr. Chairman—or perhaps somebody else could tell me what the cost of doing that would be? Is it a feasible thing to do, or is it beyond our economic resource even to consider it? Have you considered it?

**Mr. Marsham:** I can say that it has been considered from time to time, but not in the very recent past. However, we would anticipate doing just that in light of Sullivan's recommendation that we do look at considering, for example, truck traffic across the Gulf as being road-equivalent mileage...

**Mr. Forrestall:** Yes.

**Mr. Marsham:** ... and that is something we have to do in the next few months.

**Mr. Forrestall:** First class, do a good job of it.

**The Chairman:** Mr. Giroux, have you completed your answers to Mr. Forrestall's questions?

**Mr. Giroux:** Mr. Chairman, one of the questions was, what is the anticipated loss for CN Marine? In fact, the anticipated loss is \$118.8 million.

• 2025

What is the cost of each ferry run? I will defer that one to Mr. Marsham. Are any runs in the break-even position? I think I can say safely that none of them is in a break-even position. All of the runs operate at a deficit and the total of all the deficits of each run is \$118.8 million. Who sets the ferry rates? The ferry rates are set basically as a result of recommendations by CN Marine to the government. We review

[Translation]

wick et l'Île-du-Prince-Édouard? Étant donné que nous avons un tel déficit, avez-vous déjà songé à cela? Avez-vous déjà pensé à ce qu'un tel projet vous coûterait en fin de compte?

**M. Giroux:** Voulez-vous répondre, Roger?

**Le président:** M. Marsham répondra à la question de M. Forrestall, étant donné qu'il est directeur général. Monsieur Marsham.

**M. R. J. Marsham (directeur général, Aide aux transports maritimes, ministère des Transports):** Monsieur Forrestall, je ne comprends pas tout à fait votre question. Songiez-vous à faire des deux trajets de traversier une extension du réseau, une extension de l'autoroute Trans-Canadienne?

**Le président:** Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Le ministère des Transports et les services de CN Marine ont-ils déjà étudié les coûts que représenterait l'intégration des services de traversiers faisant la navette entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve et entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard, au réseau de l'autoroute Trans-Canadienne? En d'autres termes, combien cela coûterait-il pour se rendre à Terre-Neuve si les moyens empruntés étaient intégrés au réseau de l'autoroute Trans-Canadienne, c'est-à-dire sans péages et sans inconvénients? Ma question vaut également pour l'Île-du-Prince-Édouard. Avons-nous déjà envisagé cela? Et si nous l'avons déjà fait, à l'intérieur des limites de 118 millions de dollars, je suppose que c'est ce que nous devons payer, en plus de notre déficit pour faire fonctionner notre... n'est-ce pas? Mes propos deviennent bien embrouillés. Monsieur le président, quelqu'un pourrait-il me dire ce qu'un tel projet nous coûterait? Je voudrais savoir s'il est réalisable ou s'il est au-delà de nos moyens. Y avez-vous déjà songé?

**M. Marsham:** Je suis en mesure d'admettre qu'on y a songé de temps à autre, mais pas récemment. Toutefois, nous prévoyons justement d'étudier la question, à l'alinéa de la recommandation de M. Sullivan, d'après laquelle nous devrions vérifier si, par exemple, la circulation des camions sur le Golfe est équivalente pour ce qui est du prix par mille...

**M. Forrestall:** Oui.

**M. Marsham:** ... et nous devons effectuer cela au cours des prochains mois.

**M. Forrestall:** Très bien. Faites du bon travail.

**Le président:** Monsieur Giroux, avez-vous fini de répondre aux questions de M. Forrestall?

**M. Giroux:** Monsieur le président, l'une des questions portait sur les déficits prévus de CN Marine. Or, on prévoit que ce déficit sera de 118.8 millions de dollars.

Quel est le coût de chaque traversée en bac? Je veux poser la question à M. Marsham. Y a-t-il des services de traversée qui sont rentables? Je crois pouvoir dire sans crainte d'être démenti qu'il n'y en a pas. Pour toutes les traversées il y a un déficit et le total de tous ces déficits s'élève à 118.8 millions de dollars. Qui établit les tarifs pour les bacs? Ils sont fixés à la suite de recommandations de la division de la marine, de la



[Texte]

them and make recommendations to the Minister of Transport, who in turn consults his Cabinet colleagues on the ferry rates, and the figure that is finally set is the one on which the rates are to be established.

**Mr. Forrestall:** Now, the Minister of Transport . . .

**The Chairman:** If you do not mind, just let him answer the last question and I will put you back on, Mr. Forrestall. Mr. Giroux.

**Mr. Giroux:** Yes. Well, I finished the answer really as to who sets the ferry rates.

Are any increases anticipated? I cannot say at this time the final level of rates to be set and whether increases will be anticipated. We are still awaiting ministerial direction on this. With respect to the last question about the differential between New Brunswick-P.E.I. and Nova Scotia-P.E.I. runs, I would like to ask Mr. Marsham, if he could, to answer this question and I will pass along the questions from Mr. Forrestall.

**The Chairman:** Mr. Marsham.

**Mr. Marsham:** Subject to correction, the difference between the New Brunswick-P.E.I. run, which is the CN operated service, and the Nova Scotia-P.E.I., run, which is the Northumberland Ferry Service, is that provision has been made for \$4.5 million for Northumberland Ferry and approximately \$25 million for CN Marine—subject to confirmation. Those negotiations are not yet completed.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall. Mr. McKenzie.

**Mr. McKenzie:** Thank you, Mr. Chairman. Perhaps the rest of Mr. Forrestall's questions could be answered by letter to him. He asked some detailed questions there.

On page 28-68 of the estimates under Surface Transportation Program, under Vote 90, paragraph (a) says,

payments to . . . Parts I and II of the Railway Relocation and Crossing Act;

Mr. Giroux, are these just the normal amounts or the minimum amounts that each province is to receive out of this \$203 million that is allotted for surface transportation? It lists quite a number of areas where this money is to be spent but I am interested in the railway relocation.

**Mr. Giroux:** Mr. Chairman, Item (a) relates to the Railway Relocation and Crossing Act and it involves an amount of roughly \$9 million, if I remember.

**Mr. McKenzie:** Is that for the ten provinces and the two territories?

**Mr. Giroux:** No. It does not involve the agreements that have been negotiated with each of the ten provinces under the Urban Transportation Assistance Program which will add up to an amount of about \$31 million in 1979-80. The amount

[Traduction]

Société des chemins de fer nationaux au gouvernement. Nous les révisons pour faire ensuite des recommandations au ministre des Transports qui, à son tour, consulte ses collègues du Cabinet au sujet du tarif pour les bacs, et finalement ce tarif est établi.

**M. Forrestall:** Le ministre des Transports . . .

**Le président:** Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, écoutons d'abord la réponse à la question et je vous donnerai ensuite la parole, monsieur Forrestall. Monsieur Giroux.

**M. Giroux:** Oui. J'ai terminé ma réponse quant aux tarifs pour les bacs.

Y a-t-il des augmentations prévues? Je ne puis dire encore quel sera le niveau auquel les taux seront finalement établis ou s'il y aura des majorations. Nous attendons toujours les directives ministérielles à ce sujet. Au sujet des écarts qui existent pour les traversées entre le Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Édouard et entre la Nouvelle-Écosse et l'Île du Prince-Édouard, je vais laisser M. Marsham répondre à cette question et je transmettrai les questions de M. Forrestall.

**Le président:** Monsieur Marsham.

**M. Marsham:** Veuillez me reprendre si je me trompe, mais l'écart qui existe dans la traversée entre le Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Édouard service exploité par le CN et la traversée entre la Nouvelle-Écosse et l'Île du Prince-Édouard, d'un service de bac Northumberland, c'est que l'on a prévu une somme de 4.5 millions de dollars pour le bac Northumberland et 25 millions de dollars pour CN Marine, mais c'est sujet à confirmation. Les négociations ne sont pas encore terminées.

**Le président:** Merci, monsieur Forrestall. Monsieur McKenzie.

**M. McKenzie:** Merci, monsieur le président. Nous pourrions peut-être répondre aux autres questions de M. Forrestall par lettre. Il a posé des questions très précises.

A la page 27-69 du budget des dépenses sous le titre Programme des transports de surface, il est question au crédit 90, à l'alinéa a) des:

paiements effectués conformément aux parties I et II de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer;

Monsieur Giroux, s'agit-il là des montants normaux ou des parts minima que chaque province recevra du total des 300 millions de dollars qui a été attribué pour les transports de surface? On mentionne ici quelques endroits où cet argent sera dépensé, mais je voudrais en savoir plus long au sujet du déplacement des lignes.

**M. Giroux:** Monsieur le président, il est question ici à l'alinéa a) de la Loi sur le déplacement des lignes sur les croisements de chemins de fer et la somme en cause est de quelque 9 millions de dollars, si je me souviens bien.

**M. McKenzie:** Pour les 10 provinces et les 2 territoires?

**M. Giroux:** Non. Cette somme ne comprend pas les accords qui ont été négociés avec chacune des dix provinces aux termes du programme d'aide au transport urbain pour laquelle une somme de 31 millions a été prévue pour 1979-1980. La somme

[Text]

covered under this amount is something like \$9,175,000, which is the continuation and the finishing, in effect, of the commitments made by the federal government under Parts I and II of the Railway Relocation and Crossing Act. Many of the programs were similar to the programs that are being covered now under each of the 10 agreements signed with each of the provinces and, I should add, the two territorial governments, under the Urban Transportation Assistance Program.

• 2030

**Mr. McKenzie:** There is \$10 million for Manitoba, approximately.

**Mr. Giroux:** I think so. It is a little bit less than \$10 million, if I remember my . . .

**Mr. McKenzie:** Yes. All right, now . . .

**Mr. Giroux:** A little bit more than \$10 million, Mr. Chairman.

**Mr. McKenzie:** Yes, just a little over \$10 million. There has been considerable discussion and involvement by the Minister of Transport and the Minister for Federal-Provincial Affairs with regard to providing funds for a study with regard to the relocation of the CPR rail line going through the centre of Winnipeg.

Have you had any communication from the Minister of Transport or are you involved in any way at all in providing funds or assistance with regard to this study with regard to relocating the CPR rail lines in Winnipeg between Jarvis and Henry Avenues?

**Mr. Giroux:** Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Michael Hicks, who is in charge of our UTAP program, to answer that question. This relates to the Sherbrooke-McGregor, I understand.

**Mr. McKenzie:** That is right, yes.

**Mr. Giroux:** Would you like to take it, Mr. Hicks?

**The Chairman:** Mr. Hicks, Director General, Surface Planning and Co-ordination.

**Mr. M. K. Hicks (Director General, Surface Planning and Co-ordination, Ministry of Transport):** Mr. Chairman, Mr. Lang announced two or three weeks ago through a press release in order to provide himself, his colleagues in the Manitoba government, the City of Winnipeg and the public the fullest possible information about the relative benefits of moving the total CPR yards from the west of Main Street towards the west end of the city compared to the possible cost of the future grade separations which might be needed to preserve even the existing traffic flows in Winnipeg. The particular case, of course, as Mr. McKenzie mentioned, Mr. Chairman, was the Sherbrooke-McGregor proposal.

The Minister has asked his officials to proceed to arrange for a very quick study, about six months, so that the costs and benefits of the two possibilities—one, the total relocation of

[Translation]

prévue est de quelque 9,175 mille dollars pour continuer et mener à bonne fin les engagements qui ont été pris par le gouvernement fédéral conformément aux parties I et II de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer. De nombreux programmes étaient semblables à ceux qui étaient déjà mentionnés dans chacune des dix ententes signées avec chaque province et, j'ajouterai, avec les gouvernements territoriaux dans le cadre du programme d'aide aux transports urbains.

**M. McKenzie:** Il y a environ 10 millions de dollars, pour le Manitoba.

**M. Giroux:** Je le crois. C'est un peu moins de 10 millions de dollars si je me souviens bien . . .

**M. McKenzie:** Oui. Très bien, maintenant . . .

**M. Giroux:** C'est un peu plus de 10 millions de dollars, monsieur le président.

**M. McKenzie:** Oui, un peu plus de 10 millions de dollars. Il y a eu de nombreuses discussions auxquelles ont participé les ministres des Transports et le ministre des Affaires fédérales-provinciales afin que des fonds soient prévus pour étudier le déplacement des lignes de chemin de fer du CP qui traversent le centre de Winnipeg.

Avez-vous communiqué avec le ministre des Transports, afin de prévoir des fonds ou de l'aide pour cette étude de déplacement des lignes de chemin de fer du CP à Winnipeg, entre les avenues Jarvis et Henry?

**M. Giroux:** Monsieur le président, je vais demander à M. Michael Hicks, qui est chargé du programme d'aide au transport urbain, de répondre à cette question. Si je comprends bien, il est question de Sherbrooke-McGregor.

**M. McKenzie:** Oui, c'est juste.

**M. Giroux:** Voulez-vous répondre à cette question, monsieur Hicks?

**Le président:** Monsieur Hicks, directeur général, planification et coordination des transports de surface.

**M. M. K. Hicks (directeur général, planification et coordination des transports de surface, ministère des Transports):** Monsieur le président, M. Lang a annoncé il y a deux ou trois semaines lors d'un communiqué de presse, afin d'obtenir pour lui-même et ses collègues du gouvernement du Manitoba, de la ville de Winnipeg et pour le public en général, le plus de renseignements possibles concernant les avantages qu'il y aurait à déplacer l'ensemble de la gare de tirage du CP de l'ouest de la rue Main vers la partie ouest de la ville comparativement au coût probable de la suppression des passages à niveau qu'il faudrait faire pour assurer l'écoulement du trafic à Winnipeg. Il s'agissait évidemment du cas particulier qu'a mentionné M. McKenzie, monsieur le président, la proposition Sherbrooke-McGregor.

Le ministre a demandé aux hauts fonctionnaires de procéder rapidement à une étude d'environ six mois afin que les coûts et les avantages des deux possibilités, premièrement la relocalisa-



[Texte]

CPR; the other, putting up grade separations and repairing those that are there over the period of years—would give the governments concerned and the public a real feeling for the balance of cost and benefit between the two possibilities.

**Mr. McKenzie:** All right. Have you started to work on this six-month quick study for the Minister right now?

**Mr. Hicks:** Yes, the officials are preparing for the Minister the terms of reference of the study and then the study will be made, not by departmental officials, but by an outside consultant.

**Mr. McKenzie:** Are outside consultants going to do this six-month study?

**Mr. Hicks:** Yes, the Minister said that he would seek a consultant for this study which would bring in the facts to the Minister.

**Mr. McKenzie:** Do you mean you do not have the expertise in your department to do this study?

**Mr. Hicks:** There is, of course, Mr. Chairman, an existing study from Damas and Smith which is three, four or five years old now, of the total relocation, but the costing of that has not been brought up to date and the benefits are related to important questions such as the current value of land in Winnipeg and the current benefits which would be involved in deciding between grade separations and rail relocation.

**Mr. McKenzie:** Are there no personnel in your department, Mr. Giroux, that are capable of doing this particular study? I am familiar with that Damas and Smith study that you mentioned, but you have no expertise in your department that can go out and value the land and do the study. The Minister has asked for outside consultants to be hired to do this study. Could you give me the amount of money that he is prepared to put up for outside consultants?

**The Chairman:** Mr. Giroux.

• 2035

**Mr. Giroux:** To answer the last part of the question first, Mr. Chairman, the study will not exceed \$75,000, to start with. Secondly, to answer the first part of the question, the number of staff people that are involved in the urban transportation assistance program is very small. In fact, at the moment they are fully engaged and involved in a number of activities and would not be able to be liberated for undertaking a study of this scope, with the knowledge required of the area, in the time that is necessary to complete the study, and in view of that factor and in view of the need, as was indicated by Mr. Hicks, to assess the real cost effectiveness of a grade separation or a railway relocation, it was felt that the best course of action would be to do an independent study.

**Mr. McKenzie:** Is this just a preliminary study to tell you how much a major study is going to cost? I do not know whether a consulting firm could compile any kind of a study on relocating the CPR yards and studying land values for \$75,000. I doubt that very much.

[Traduction]

tion totale du CP, l'autre l'étagement des voies et les réparations de certaines autres en quelques années afin que les gouvernements concernés et le public soient au courant de la balance des coûts et des avantages que présentent les deux possibilités.

**M. McKenzie:** Très bien. Avez-vous commencé cette étude de six mois pour le ministre?

**M. Hicks:** Oui, les hauts fonctionnaires sont en train de préparer le mandat de l'étude pour le ministre; l'étude sera ensuite faite non pas par des hauts fonctionnaires du ministère mais par un expert-conseil de l'extérieur.

**M. McKenzie:** Les experts-conseils de l'extérieur vont faire cette étude de six mois n'est-ce pas?

**M. Hicks:** Oui, le ministre a déclaré qu'il voulait un expert-conseil pour cette étude afin de bien connaître les faits.

**M. McKenzie:** Voulez-vous dire que vous n'avez pas au sein de votre ministère des experts pour faire cette étude?

**M. Hicks:** Monsieur le président, il y a déjà une étude qui a été faite par Damas et Smith, il y a quatre ou cinq ans sur l'ensemble du déplacement des lignes, mais les coûts mentionnés dans l'étude n'ont pas été mis à jour et les avantages sont reliés à des questions importantes comme par exemple la valeur courante des terrains à Winnipeg et les autres avantages qui découleraient d'une décision entre l'étagement des voies et le déplacement des lignes.

**M. McKenzie:** N'avez-vous pas dans votre ministère, monsieur Giroux, du personnel capable de faire ces études? Je connais l'étude qui a été faite par Damas et Smith, mais vous n'avez pas dans votre ministère des experts qui peuvent aller évaluer les terrains et faire cette étude? Le ministre a dû s'adresser à ces experts-conseils de l'extérieur pour cette nouvelle étude. Pouvez-vous me donner une idée de la somme allouée pour l'embauche d'experts-conseils de l'extérieur?

**Le président:** Monsieur Giroux.

**M. Giroux:** Pour répondre d'abord à la dernière partie de la question, monsieur le président, l'étude ne coûtera pas plus de \$75,000. Et pour répondre à la première partie, il y a très peu d'employés qui participent au programme d'aide au transport urbain. A l'heure actuelle, nos employés sont fort occupés, de sorte qu'ils n'auraient pas le temps d'entreprendre une étude de ce genre; ils n'en auraient ni les connaissances ni le temps. Étant donné ces limitations et la nécessité, portées à notre attention par M. Hicks, d'évaluer la rentabilité réelle de l'amélioration de croisements étagés et du déplacement des lignes, on a jugé qu'il valait mieux entreprendre une étude indépendante.

**M. McKenzie:** S'agit-il d'une étude préliminaire qui doit permettre d'évaluer le coût de l'étude principale? Je ne sais pas si un bureau d'experts conseils, si on lui offrait \$75,000, serait disposé à entreprendre une étude sur le déplacement des gares de triage du CP et la valeur des terrains. J'en doute.

**[Text]**

I would appreciate it if you would provide me with the terms of reference you are going to receive from the Minister of Transport.

Do you believe outside consultants could give you a complete total study on the relocation of the CPR yards in Winnipeg for \$75,000?

**The Chairman:** Mr. Hicks.

**Mr. Hicks:** Of course, the great benefit available is that Damas and Smith have done a solid job on the total options open, the various possibilities of what parts of the CPR should be moved and that sort of thing, and also, on the other side of the scale, the Sherbrooke-McGregor costs are now known quite accurately. So the study the Minister is embarking upon is not a total study or CPR relocation. That has been done. It is a bringing up to date of the costs of moving the CPR, which were not fully calculated even by Damas and Smith four years ago. But the amount of land needed, the amount of tracks to be moved, all of that is done. Now, a full decision to make such a relocation, of course, is a vastly more expensive thing, as Mr. McKenzie suggests, Mr. Chairman, than \$75,000. But there is enough information available to lay before the Ministers of the various governments and the public the basic saw-off between two or three grade separations versus the move, in terms of tens of millions.

**Mr. McKenzie:** I see. Are you in a position to provide me with the terms of reference? It would seem to me that would be public information and I would appreciate receiving a copy of your terms of reference that apparently you are going to hand on to Damas and Smith. If you have any problems with this, Mr. Giroux, perhaps you could contact my office tomorrow but I would like you to look into providing me with a copy of the terms of reference, please.

**Mr. Giroux:** I will be glad to do that.

**Mr. McKenzie:** There is another matter I want to discuss, if you would not mind letting me know tomorrow.

I want to get on to the Port of Churchill again. Of course, one of the major stumbling blocks to continued and increased through-put to the Port of Churchill is the delay in upgrading the Herchmer subdivision to accommodate hopper cars. Canadian railways are phasing out their boxcar fleet in favour of the larger and heavier hopper cars. I wonder if you could advise me what the schedule is for upgrading the Herchmer rail bed up to Churchill?

**Mr. Giroux:** Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Colin Churcher of our Grain Transportation Directorate to answer that question, please.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Churcher.

**Mr. C. Churcher (Acting Director General, Grain Transportation, Department of Transport):** Mr. Chairman, we have certain moneys incorporated into the Prairie Branch Line Rehabilitation Program on the CN Herchmer subdivision for this summer. This includes approximately \$7 million. I can give you the precise figure, if you wish.

**Mr. McKenzie:** While he is looking, Mr. Giroux, is the CNR putting any funds for the upgrading or is it the federal

**[Translation]**

Je voudrais que vous me décriviez le mandat que vous obtiendrez du ministère des Transports.

Croyez-vous qu'un bureau d'experts-conseils, si on lui offrait \$75,000, entreprendrait une étude sur le déplacement des gares de triage du CP à Winnipeg?

**Le président:** Monsieur Hicks.

**M. Hicks:** Notre grand avantage, c'est que Damas et Smith ont étudié en détail les diverses possibilités relatives au déplacement des gares de triage du CP. D'ailleurs, nous avons les résultats de l'étude Sherbrooke-McGregor sur les coûts. L'étude entreprise par le ministre n'est donc pas une étude compréhensive du déplacement des voies de triage du CP. Une telle étude a déjà été faite. L'étude du ministre a pour but de mettre à jour les prévisions relatives au coût du déplacement, car même Damas et Smith dans leur étude d'il y a 4 ans, n'ont pas calculé le coût global, mais on a calculé la superficie requise et le nombre de voies qui devront être déplacées. Évidemment, comme M. McKenzie l'a si bien dit, le déplacement lui-même coûtera beaucoup plus que \$75,000. Mais nous avons déjà assez de données pour pouvoir donner aux ministres fédéral et provinciaux la différence, en dizaine de millions de dollars, entre le coût du déplacement de deux ou trois croisements étagés et le coût de déplacer le CP.

**M. McKenzie:** Je vois. Êtes-vous en mesure de me décrire votre mandat? C'est quelque chose qui devrait être rendu public et j'aimerais bien recevoir un exemplaire du mandat que vous allez transmettre à Damas et Smith. Si vous aviez des ennuis, monsieur Giroux, vous pourriez n'appeler à mon bureau demain, mais je voudrais que vous me donniez un exemplaire du mandat.

**M. Giroux:** Bien volontiers.

**M. McKenzie:** J'aurais une autre question à soulever et vous pourriez peut-être me fournir la réponse demain.

Il s'agit du port de Churchill. L'obstacle principal à une utilisation plus efficace du port de Churchill, c'est le retardement de l'amélioration de l'embranchement de Herchmer pour que celui-ci puisse accueillir des wagons-trémies. Les chemins de fer canadiens abandonnent les wagons couverts en faveur des wagons-trémies, qui sont plus lourds et encombrants. Pourriez-vous me décrire les échéances pour l'amélioration de l'embranchement de Herchmer jusqu'à Churchill?

**M. Giroux:** Monsieur le président, je prie M. Colin Churcher, de la Direction du transport des grains, de bien vouloir répondre à la question.

**Le président:** Merci. Monsieur Churcher.

**M. C. Churcher (directeur général suppléant, transport des céréales, ministère des Transports):** Monsieur le président, le Programme de remise en état des embranchements ferroviaires des Prairies prévoit des fonds pour l'amélioration de l'embranchement de Herchmer. Il s'agit d'environ 7 millions de dollars. Je pourrais être plus précis, si vous voulez.

**M. McKenzie:** Pendant qu'il cherche, monsieur Giroux, les crédits pour l'amélioration proviennent-ils du CN ou de la trésorerie fédérale?



[Texte]

government or the federal Treasury that is providing all the funds for the upgrading?

• 2040

**Mr. Giroux:** I think Mr. Churcher will be able to answer that question with more detailed information of the actual costs.

**Mr. McKenzie:** Right, thank you.

**Mr. Churcher:** To answer your second question first, the Canadian National will not be putting any part of the capital input, although of course they have a continuing ongoing maintenance program that is a normal part of railway operations. The figures I will give you will be the moneys that are being spent as part of the rehabilitation program. We are spending \$7.73 million putting in new 100-pound rail on 55 miles of trackage from mile 365 to mile 420 and we are carrying out some surfacing after stabilization of the line for 94 miles, between mile 326.0 and mile 420, and that is going to cost \$1.01 million.

**Mr. McKenzie:** A hundred and one million?

**Mr. Churcher:** Yes, \$1.01 million, one million, ten thousand dollars.

We shall also be spending some \$80,000 on permafrost research, and I would like to come back to that if I may in a minute. There is a number of other items that will be carried out on the line. A couple of bridges will be repaired as a carry-over from last year's program, which was affected by weather at the end of the season and the contractor could not finish.

You asked when the line will be upgraded. The real problem is that we can do a lot of work on the line. We can put in 100-pound steel, which would theoretically make it capable of carrying the fully loaded hopper cars, but the real problem is in the nature of the ground itself, the permafrost. We had some experts from the Soviet Union and from Red China visit the line last year, permafrost experts, and they went up the line with Canadian National engineers and they really had seen nothing like it before in their own experience. This line is quite unique. The subsurface is ice rich and this creates serious problems, and frankly we do not know all the answers. This is why we are carrying out the permafrost research. We are putting in what we call cryo anchors, which stabilize the sub-roadbed frozen to stop what we call sinkholes developing.

We cannot say when the line will be capable of safely carrying hopper cars. I think it is fair to say that it would carry hopper cars in the winter, but of course we need to get them up there in the summer and the real problem is getting them empty back rather than getting them loaded down.

**Mr. McKenzie:** When are you going to be getting your report from the Soviet Union and Red China experts on the studies?

**Mr. Churcher:** There will be no report from them. They were over here as part of a permafrost symposium in Edmonton, and Canadian National took the opportunity of having

[Traduction]

**M. Giroux:** Je crois que M. Churcher pourra vous donner plus de détails sur les coûts réels.

**M. McKenzie:** Très bien, merci.

**M. Churcher:** Pour répondre d'abord à votre seconde question, le Canadien National ne fournira aucunes des immobilisations, même si cette société a un programme permanent d'entretien dans le cadre de l'exploitation des chemins de fer. Les chiffres que je vous donnerai concernent donc les dépenses engagées pour le programme de remise en état. Nous dépensons 7.73 millions de dollars pour poser de nouveaux rails de 100 livres sur la portion de 55 milles entre le 365<sup>e</sup> et le 420<sup>e</sup> mille et nous faisons des travaux de revêtement après stabilisation de la ligne sur une distance de 94 milles, entre le 326<sup>e</sup> et le 420<sup>e</sup>, ce qui coûtera 1.01 million de dollars.

**M. McKenzie:** Cent un millions?

**M. Churcher:** Oui, 1.01 million de dollars, un million, dix mille dollars.

Nous affecterons également environ \$80,000 à la recherche sur le pergélisol, sur laquelle je reviendrai dans quelques instants. Un certain nombre d'autres travaux seront effectués sur cette ligne. Un ou deux ponts seront réparés, pour compléter les travaux de l'an dernier, interrompus par le mauvais temps à la fin de la saison et par les difficultés de l'entrepreneur.

Vous demandez quand la ligne sera améliorée. En fait, nous pouvons faire beaucoup de travaux. Nous pouvons poser des rails d'acier de 100 livres, ce qui permettrait en théorie à la ligne de recevoir les wagons-trémies chargés à plein, mais le problème vient de la nature du terrain, du pergélisol. Des experts en pergélisol de l'Union soviétique et de la Chine populaire ont visité les lieux l'an dernier et ils ont inspecté la ligne avec des ingénieurs du Canadien National. Ils n'avaient jamais rien vu de tel. Cette ligne est assez unique; la couche située sous la surface contient de la glace, ce qui crée de sérieux problèmes, auxquels nous ne pouvons pas trouver toutes les solutions, pour être francs. C'est pourquoi nous faisons ces recherches sur le pergélisol. Nous installons ce que certains appellent des ancrs cryosphériques, qui stabilisent la couche glacée sur laquelle repose l'infrastructure, afin d'arrêter l'enfoncement de la ligne.

Nous ne pouvons encore dire quand la ligne pourra porter des wagons-trémies. Bien entendu, elle pourrait les porter pendant l'hiver, mais il faut également assurer ce transport pendant l'été et la difficulté est de les ramener à vide plutôt que chargés.

**M. McKenzie:** Quand recevrez-vous le rapport des experts soviétiques et chinois?

**M. Churcher:** Nous ne recevrons aucun rapport. Ils sont venus ici dans le cadre d'un symposium sur le pergélisol, à Edmonton, et le Canadien National en a profité pour leur

[Text]

them take a look at the line. It was not so much a question of developing a report as an interchange of ideas between their experts and our experts.

**Mr. McKenzie:** So the line can handle the hopper cars in the winter?

**Mr. Churcher:** Within reason. I might mention it is my understanding that when the line is frozen solid there is not really very much of a problem.

**Mr. McKenzie:** Yes. Of course that is when the port is closed.

Could you kindly provide me with a copy of the progress on the upgrading of the line? I would greatly appreciate that. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McKenzie.

Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, to Mr. Giroux, reading the subobjectives at page 28-74, one of the first ones is:

To foster an environment which supports the efficient development, provision and operation of all elements of the national surface transportation system.

Mr. Chairman, having regard for the fact that the former Minister of Transport, Mr. Marchand, when he was in charge of this very important portfolio, said that transportation was in a mess—I believe that was in the early part of 1974—I am not sure whether you agree with that. I suppose you have certainly the opportunity to express an opinion on that statement, but having regard to the fact that we have to take the Minister at his word—that is proper decorum in parliamentary procedure—if the Minister says transportation is in a mess, it must be in a mess, period.

• 2045

On that statement, I would like to ask you, Mr. Giroux, what major initiatives have been taken within your ambit of responsibility to foster the kind of development outlined in your first sub-objective at page 28-74?

**Mr. Giroux:** How much time do I have, Mr. Chairman?

**The Chairman:** All the time you need, Mr. Giroux.

**Mr. Mazankowski:** That is the problem we have, Mr. Chairman, with a ten-minute time limit. I have a number of questions, and perhaps if Mr. Giroux would like to comment on it just briefly and then table further information, I would certainly find that acceptable.

**Mr. Giroux:** Well, I would like to comment very briefly on that, Mr. Chairman, by maybe outlining two programs which I feel certainly . . .

**Mr. Mazankowski:** First of all, do you agree that transportation was in a mess at the time when the Minister . . .

**Mr. Lapointe:** That is a five-year-ago statement.

[Translation]

demander d'inspecter la ligne. Il ne s'agissait pas tant d'obtenir un rapport que d'un échange d'idées entre leurs experts et les nôtres.

**M. McKenzie:** La ligne peut donc porter les wagons-trémies pendant l'hiver?

**M. Churcher:** Dans des conditions raisonnables. Lorsque la ligne est gelée, il n'y a pas vraiment de problème.

**M. McKenzie:** Oui. Mais bien entendu, le port est alors fermé.

Pourriez-vous me fournir un exemplaire du rapport sur l'état actuel des travaux? Je vous en serais très reconnaissant. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur McKenzie.

Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je m'adresse à M. Giroux; dans les sous-objectifs énumérés à la page 28-75, l'un des premiers est le suivant:

Favoriser un environnement qui soutienne la mise au point, l'offre et le fonctionnement efficaces de tous les éléments du système national de transport de surface.

Monsieur le président, étant donné que l'ancien ministre des Transports, M. Marchand, a dit, lorsqu'il était chargé de ce portefeuille très important, que les transports étaient un gâchis—je crois que c'était au début de 1974—je me demande si vous êtes d'accord avec cela. Vous avez certainement l'occasion de dire ce que vous pensez de ce jugement, mais comme nous devons croire le ministre sur parole—la procédure parlementaire nous y oblige—lorsque le ministre dit que les transports sont un gâchis, c'est qu'ils doivent être un gâchis, un point, c'est tout.

J'aimerais vous demander, monsieur Giroux, quelles mesures vous avez prises pour favoriser la création de l'environnement souhaité dans votre premier sous-objectif, à la page 28-75?

**M. Giroux:** Combien de temps ai-je à ma disposition, monsieur le président?

**Le président:** Tout le temps dont vous avez besoin, monsieur Giroux.

**M. Mazankowski:** Voilà ce qui arrive, monsieur le président, avec la limite de dix minutes. J'ai un certain nombre d'autres questions à poser, et si M. Giroux voulait me répondre brièvement et déposer les renseignements, je serais très satisfait.

**M. Giroux:** Je serai donc très bref, monsieur le président, et je mentionnerai deux programmes qui sont certainement . . .

**M. Mazankowski:** Tout d'abord, convenez-vous que les transports étaient un gâchis lorsque le ministre . . .

**M. Lapointe:** C'est une déclaration qui a été faite il y a cinq ans.



[Texte]

**Mr. Giroux:** Mr. Chairman, I must admit I have been in Transport Canada for only a year, so I really cannot profess an opinion on the value or nonvalue of this particular statement.

**An hon. Member:** Anything for these guys to get out of it.

**Mr. Giroux:** But I would certainly like to share with you, if I may, some of the things I have learned in the past year which may help in putting this particular sub-objective in its proper light.

First of all, I would like to talk about the rail passenger system, which is one example where I feel there have been some very interesting developments to foster what we call this particular environment; to take what has been recognized as a very expensive and costly program which to all intents and purposes was going in the direction of generating more and more and higher-level deficits of railway passengers, and through a number of initiatives—first of all the establishment of VIA Rail Canada as a crown corporation, the establishment of railway passenger programs, contracts for specific services, the rationalization of a number of routes, the Western Transcontinental, the work that has been done in a number of other regional routes across the country, the announced capital improvement program to make passenger transportation in the railway field more attractive and more cost effective, and the very active marketing promotional efforts on the part of VIA Rail—to a certain extent to turn around what has been a kind of a slipping curve, a downward curve. Railway passenger is one of the areas where programs have been developed in the last few years to improve this national transportation system; and rail passenger, of course, is in the surface transportation mode.

**Mr. Mazankowski:** You talk about more cost-effective and more rational rail passenger service. I see you have some \$234 million in estimates that is going to go to VIA Rail. Can you give the Committee a projection for what that figure might be over the next five years?

**Mr. Giroux:** The exact number, Mr. Chairman, of what our objectives are over the next five years I do not have at hand here. But definitely our objective, in constant cost—and I wonder if Ken Henderson would like to join the table here, because he is much more familiar with the exact details—is to bring this number down, on a constant-cost basis, to a level established roughly at \$171 million in 1977 dollars. When I was elaborating on the cost-effectiveness approach previously, it is a combination of a number of factors: rationalization, is a very important one with respect to such major services as the Western Transcontinental, which is about 40 per cent of the total expenditures of the railway passenger field; improving the capital and the rolling stock; and a much more aggressive marketing approach.

But I would like Mr. Henderson to comment more specifically on the cost numbers and particularly what is the five-year objective of the railway passenger program.

• 2050

**The Chairman:** Mr. Henderson is Director General, Railway Transportation.

[Traduction]

**M. Giroux:** Monsieur le président, comme je ne suis à Transports Canada que depuis un an, je ne peux dire si cette affirmation est juste ou non.

**Une voix:** Ils diront n'importe quoi pour se défilier.

**M. Giroux:** Mais si vous me le permettez, j'aimerais vous faire part de ce que j'ai pu observer depuis un an et qui peut remplacer ce sous-objectif dans une juste perspective.

Tout d'abord, je parlerai du réseau ferroviaire voyageurs, qui illustre assez bien les efforts qui ont été faits pour favoriser la création d'un tel environnement. Nous avons pris un service très coûteux, qui entraînait de plus en plus de déficits croissants, et par une série de mesures—tout d'abord, la création de VIA Rail Canada comme société de la Couronne, l'établissement de programmes de services-voyageurs, l'octroi de contrats pour certains services, la rationalisation d'un certain nombre d'itinéraires, le Transcontinental de l'Ouest, les travaux qui ont été faits sur un certain nombre d'autres lignes régionales dans tout le pays, l'annonce d'un programme d'amélioration des immobilisations pour faire du train un mode de transport plus intéressant pour les voyageurs, et plus rentable, ainsi que les efforts intenses de commercialisation de VIA Rail—nous avons tenté de redresser une courbe qui avait tendance à fléchir. Les services-voyageurs sont l'un des secteurs où on a tenté, depuis quelques années, d'améliorer le système national de transport. Bien entendu, les services-voyageurs appartiennent au système de transport de surface.

**M. Mazankowski:** Vous parlez d'un service ferroviaire voyageurs plus rentable et plus rationnel. Je vois que dans le budget, 234 millions de dollars sont affectés à VIA Rail. Pouvez-vous dire au Comité quelles sont les prévisions à cet égard pour les cinq prochaines années?

**M. Giroux:** Monsieur le président, je ne peux pas vous dire pour le moment quels sont nos objectifs pour les cinq prochaines années. Mais nous visons certainement—et peut-être que M. Ken Henderson pourrait se joindre à nous, parce qu'il connaît beaucoup mieux que moi ces détails—à réduire ce chiffre, si les coûts sont constants, à environ 171 millions de dollars de 1977. Quant à la rentabilité, elle a plusieurs aspects: la rationalisation en est un très important dans les services principaux comme le Transcontinental de l'Ouest, qui représente environ 40 p. 100 de toutes les dépenses du secteur des services-voyageurs; l'amélioration des biens et du matériel roulant; et enfin, une commercialisation beaucoup plus poussée.

Je demanderai cependant à M. Henderson de vous parler de façon plus précise des coûts et de l'objectif du secteur des services-voyageurs pour les cinq prochaines années.

**Le président:** M. Henderson est directeur général, Transport ferroviaire.

[Text]

**Mr. K. Henderson (Director General, Railway Transportation, Department of Transport):** Mr. Chairman, the numbers that have been referred to by Mr. Giroux are correct. The figure that we are working to as a goal for Via is that we would expect by the early 1980's, by 1983, the costs of direct government payments to Via would be \$172 million, measured in 1977 dollars. Now the actual figure in current dollars would reflect the escalations that would occur between 1977 and 1983. We are still working within that target figure.

**Mr. Mazankowski:** I notice that our friends south of the border, who have essentially the same concept, Amtrak, are finding that they are having to rationalize more than they originally had anticipated and their deficits continue to rise. What makes you so sure that you are going to be able to achieve that target, given the past experience?

**Mr. Henderson:** Again, Mr. Mazankowski, Mr. Chairman, I believe the starting points for the two systems are really quite different. The rail system that we begin with in Canada, with the two national systems stretching across the country, is a much more simplified network with which to begin. The U.S. experience with Amtrak certainly has not met the expectations that initially were expected of that system. It is an extremely complex system compared with the one that we are dealing with, and the rationalization that we would see taking place would result from the combination of the two national networks, essentially. As a starting point, this is a much simplified version of the rail network compared with the U.S. network. I believe one of the reasons they are having difficulty in controlling costs within the Amtrak system is that they are having great difficulty in controlling the total number of passenger-train-miles that are involved; in fact, since the beginning of Amtrak there have been increases in the total number of passenger-train-miles. So with that situation it becomes extremely difficult to control and to contain costs.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I would like to pursue that further but I have a couple of more questions on another subject. Perhaps we might be able to get back to that. I find that very intriguing. I would like to get into the impact on the bus mode that Via is having. I am sure that you have been monitoring that, and perhaps we can get into that a little later.

I just want to move on to a subject having to deal with the development and rationalization of the western grain collection and distribution system. I am going to refer to the booklet that was presented to us at the time the estimates were introduced to this Committee. It is a booklet entitled: *Transport Canada—Its Role and Objectives*. At page 14 it is the policy of the development and rationalization of the collection and distribution system of grain. I see three strategies outlined:

2.3.1 To examine modifications to the statutory grain rate.

I find it rather intriguing that that should be the number one priority in the rationalization and development of an effective grain-handling system.

2.3.2 To ensure the provision of an adequate fleet of cars, terminals, equipment and logistical systems for western grain transportation.

[Translation]

**M. K. Henderson (directeur général Transport ferroviaire, ministère des Transports):** Les chiffres cités par M. Giroux sont exacts. Nous espérons qu'à partir de 1983, les paiements directs attribués à Via par le gouvernement seront ramenés à 172 millions de dollars, exprimés en dollars de 1977. Le chiffre réel exprimé en dollars courants tient compte de l'inflation qui devrait intervenir entre 1977 et 1983. Cet objectif reste toujours actuel.

**M. Mazankowski:** Le réseau Amtrak, qui est l'homologue américain de Via, a dû faire l'objet d'une nouvelle réorganisation, tandis que le déficit continue à croître. Étant donné l'expérience passée, comment pouvez-vous être certains que vous parviendrez à réaliser vos objectifs?

**M. Henderson:** Les systèmes américain et canadien sont tout à fait différents. Notre système ferroviaire, constitué de grandes compagnies nationales qui assurent le transport ferroviaire sur la totalité du territoire, était d'emblée plus simple que le réseau américain. Il est vrai que les résultats d'Amtrak sont plutôt décevants. La rationalisation du transport ferroviaire au Canada exigerait essentiellement la fusion des deux réseaux nationaux. Mais je le répète, notre réseau ferroviaire est bien moins complexe que le réseau américain. La hausse des coûts de réseau Amtrak est due en partie, je crois, à la difficulté de contrôler le nombre global de milles-trains-voyageurs. Depuis le lancement d'Amtrak, ce nombre n'a cessé de croître, ce qui a entraîné la hausse des coûts.

**M. Mazankowski:** Je voudrais maintenant aborder une autre question, notamment les répercussions de Via sur le transport par autocar. Vous avez certainement suivi cette question, que j'aimerais aborder avec vous dans quelques instants.

Je voudrais maintenant passer à la question du développement et de la rationalisation du système de ramassage et de distribution des céréales de l'Ouest. Je voudrais à ce propos évoquer une brochure qui nous a été remise lors du dépôt du budget des dépenses au Comité. Il s'agit de la brochure intitulée: *Transports Canada—Rôle et objectifs*. La page 14 de cette brochure traite du développement et de la rationalisation du système de ramassage et de distribution des céréales. La brochure énumère trois stratégies:

2.3.1 Examiner les modifications à apporter au tarif officiel des céréales.

Je trouve plutôt étrange que ceci soit considéré comme la question prioritaire en vue de la rationalisation et du développement du système de manutention des céréales.

2.3.2 Assurer la fourniture d'un parc de wagons, de terminus, d'équipements et de systèmes logistiques pour le transport des céréales de l'Ouest.



## [Texte]

2.3.3 To evaluate the impact of the transfer of grain traffic from rail to road in terms of marginal road infrastructure costs.

I find those strategies, so-called, very intriguing, and I hope that if the witnesses are not able to elaborate on these strategies, perhaps the Minister might. It might be very interesting, given the current political climate that we have. I would like Mr. Churcher to comment on that. I think he knows that we are all very concerned about the grain handling and transportation system in this country. We are very concerned about some of the dramatic errors that are made in terms of boxcar allocation and the whole co-ordination and effectiveness of the system as we now have it.

• 2055

I know that Mr. Churcher has himself addressed that very serious problem, I suppose with varying degrees of success, but every so often we get some very startling examples of how the system is not working. I just had a phone call from a constituent of mine on Friday telling me that on March 22, in a place called Irma, Alberta, which happens to be on the CN main line, five hopper cars arrived at the Alberta wheat pool elevator for the loading of grain. When the elevator agent commenced his loading operation, he discovered that three were full of rapeseed. Upon investigating the history of these cars he found out that these three Canadian Wheat Board hopper cars were loaded at the government elevator in Saskatoon, were shipped out to Vancouver, were not unloaded, but were sent back to Irma, Alberta, as empties, and they are still sitting there now. I have the serial numbers. Perhaps Mr. Churcher might make an investigation into this because I think it is symptomatic of those very dramatic errors that take place from time to time that frustrate all components of the grain handling and transportation system.

What makes it very difficult is that the direction and the responsibility for administration lie in the hands of so many different parties, and if we do not get someone co-ordinating this whole thing with some degree of uniformity and consistency, this system is going to continue to break down on that basis. The serial numbers are CN WX 107311, 106960 and 106400.

I only bring this out because I think it serves as a dramatic illustration of the kinds of breakdowns that occur in the system from time to time. Using that as a sample, perhaps Mr. Churcher might be able to explain to the Committee what we are doing to remedy that. He can probably elaborate on the strategy of examination of the modifications of the statutory freight rate and the other three strategies that I find very intriguing in this document.

**The Chairman:** Mr. Churcher.

**Mr. Churcher:** Mr. Chairman, I am not quite sure where to start, Mr. Mazankowski. Maybe I could comment on the three cars first. I am glad you have given me the numbers because we frequently get complaints that we are not able to substantiate

## [Traduction]

2.3.3 Évaluer l'incidence de l'abandon du transport des céréales par rail en faveur du transport par route, du point de vue des coûts marginaux de l'infrastructure routière.

Je trouve ces stratégies bien étranges. Si les témoins ne sont pas en mesure de me donner plus de détails à ce sujet, le ministre le fera sans doute. C'est une question fort intéressante, surtout dans la conjoncture politique actuelle. J'aimerais savoir ce que M. Churcher en pense, d'autant plus que la manutention et le transport des céréales nous intéressent tous de très près. Nous nous préoccupons beaucoup de certaines erreurs graves qui se produisent dans la répartition des wagons couverts et dans la coordination et l'efficacité du système actuel.

Je sais que M. Churcher lui-même s'est intéressé à ce problème grave, je suppose avec plus ou moins de succès, mais de temps à autre, des exemples très frappants du mauvais fonctionnement du système attirent notre attention. Vendredi, un de mes commettants m'a appelé pour me dire que le 22 mars, à Irma, en Alberta, qui se trouve par hasard sur la voie principale du CN, cinq wagons-trémies sont arrivés au silo du pool de l'Alberta pour charger des céréales. Quand l'agent a commencé à charger les wagons-trémies, il a découvert que trois étaient pleins de graines de colza. Il a fait une enquête sur la provenance de ces wagons et a découvert que ces trois wagons-trémies de la Commission canadienne du blé avaient été chargés au silo à céréales du gouvernement, à Saskatoon, avaient été expédiés à Vancouver, où ils n'ont pas été déchargés, et ensuite, renvoyés à Irma, en Alberta, en tant que wagons vides. Ils y sont toujours. J'ai les numéros de série. M. Churcher pourrait peut-être faire faire une enquête à ce sujet, car je crois que c'est un symptôme des erreurs graves qui se produisent de temps à autre et qui empêchent le bon fonctionnement de tous les éléments du système de manutention et de transport des céréales.

La difficulté réside dans le fait qu'il y a tellement de personnes qui sont responsables de la direction et de l'administration; si nous ne pouvons trouver une seule personne pour coordonner tout ce système de façon uniforme et cohérente, celui-ci continuera à subir des interruptions à ce niveau. Les numéros de série sont: CN WX 107311, 106960 et 106400.

J'en parle uniquement parce qu'il me semble que c'est un exemple frappant du genre de rupture qui se produit de temps à autre dans ce système. En partant de cet exemple, M. Churcher pourrait peut-être nous expliquer quelles mesures on prend pour rectifier la situation. Il peut sans doute donner des détails sur la stratégie d'étude des modifications au tarif statutaire de transport des marchandises, ainsi que sur les trois autres stratégies contenues dans ce document, qui m'intriguent beaucoup.

**Le président:** Monsieur Churcher.

**M. Churcher:** Monsieur le président, je ne sais pas tout à fait par où commencer pour répondre à M. Mazankowski. Je devrais peut-être commencer par les trois wagons-trémies en question. Je suis ravi que vous m'ayez donné les numéros de

## [Text]

ate and this is the first time in some time that I have actually got something to work on. We will follow it up quickly tomorrow and will see what we can find out about it.

Three cars—it is easy for a car to get away from you. I have done it myself when I worked on British Railways, I must admit. That is not to be excused, but three cars, with the large number of cars that we are moving, is something that we should put in its right perspective.

The three strategies . . .

**Mr. Mazankowski:** Just before you leave that, Mr. Churcher, I could give you more examples of where boxcars have been dispatched to certain delivery points for a certain type of grain or grade of which there was none available. These cars sit around for ten days, two weeks, end up going back to the marshalling yards in Edmonton and are then redispached. Those are the kinds of things that really frustrate everyone involved in the grain handling and transportation system. I know that errors can take place, but they have been happening all too frequently, and if it happens once it can happen again. I think the important thing is to try to identify the problem to see that there are ways and means of resolving it.

• 2105

**Mr. Churcher:** If I might, Mr. Chairman, I would like to come back and comment on that part at the end. It ties in logically better at the end I think.

The first strategy is—we are talking about modifications to the strategy grain rate—Mr. Lang is on record as saying that he believes that the Crow benefit must be maintained. I think if you want to go into what it is meant by the Crow benefit I really feel you should ask Mr. Lang that.

**Mr. Mazankowski:** I am really wondering what you mean by the word “modification”; that is what I am interested in.

**Mr. Churcher:** Okay. The real work that we have carried out so far is to try to get some idea as to the impact that the Crow rate has and I think the best examples are the Snavelly update and the Snavelly Report itself which show the impact upon the railway of continuing the statutory rate. This is the real work that is being carried out.

**Mr. Mazankowski:** There have been no other studies or examinations into this in so far as your department is concerned?

**Mr. Churcher:** We have done no work in the department in so far as changing the rate is concerned.

**Mr. Mazankowski:** But is it anticipated that this will yield new studies within your department or other studies by outside consultants?

**Mr. Churcher:** I really cannot say at this stage.

## [Translation]

série, car nous recevons souvent des plaintes que nous ne pouvons pas prouver; c'est la première fois depuis longtemps que j'ai des faits réels comme point de départ. Nous allons donner suite à ces commentaires demain, et nous verrons ce que nous pouvons en apprendre.

Trois wagons—il est très facile de laisser échapper un seul wagon. Je dois avouer que je l'ai déjà fait moi-même, quand je travaillais chez British Railways. Ce n'est pas qu'il faut excuser ce fait, mais étant donné le grand nombre de wagons que nous acheminons, il faut mettre cette question de trois wagons dans la bonne perspective.

Les trois stratégies . . .

**M. Mazankowski:** Avant de laisser tomber cette question de wagons, monsieur Churcher, je pourrais vous donner d'autres exemples de wagons couverts expédiés à certains points de livraison pour tel ou tel genre ou classe de céréales qui, en fait, n'étaient pas disponibles. Ces wagons attendent dix ou quinze jours et retournent en fin de compte aux gares de triage, à Edmonton, d'où ils sont ensuite réexpédiés. Ce genre de chose frustre réellement tous ceux qui travaillent dans le système de manutention et de transport des céréales. Je sais que des erreurs peuvent se produire, mais elles se produisent bien trop fréquemment; ce qui se produit une fois peut se reproduire. Je pense que l'important est d'identifier le problème pour voir s'il existe des moyens de le résoudre.

**M. Churcher:** Monsieur le président, si vous le permettez, j'aimerais revenir à la question à la fin de mes propos. Cela constituera alors une suite logique.

Nous parlons donc de modifications à la stratégie d'établissement des tarifs céréaliers. M. Lang a officiellement déclaré qu'il estime que les avantages qui découlent du Nid du corbeau doivent être maintenus. Si vous voulez savoir ce que l'on entend par les avantages qui découlent du Nid du corbeau, je pense que vous devriez poser cette question à M. Lang.

**M. Mazankowski:** En fait, c'est vraiment le mot «modifications» qui m'intrigue.

**M. Churcher:** D'accord. Jusqu'à présent, notre véritable travail a consisté à nous faire une idée de l'incidence du tarif du Nid du corbeau, mais je pense que les meilleurs exemples de ce travail sont la mise à jour du rapport Snavelly et le rapport Snavelly lui-même. Ces deux documents traitent des répercussions qu'aurait sur le service ferroviaire le maintien du tarif statutaire. En réalité, c'est en cela que consiste le travail que nous effectuons.

**M. Mazankowski:** Votre ministère n'a effectué aucune autre étude, ou aucun autre examen à ce sujet?

**M. Churcher:** Notre ministère n'a effectué aucune étude relative à la modification du tarif.

**M. Mazankowski:** D'accord, mais prévoit-on que cela entraînera la tenue de nouvelles études au sein de votre ministère ou de nouvelles études effectuées par des experts-conseils de l'extérieur?

**M. Churcher:** Je ne le sais vraiment pas pour l'instant.



[Texte]

**Mr. Mazankowski:** In other words, you have had no direction in your capacity.

**Mr. Churcher:** That is correct, yes.

In talking about an adequate fleet of cars and terminals, I think we have to mention the system. I think you are aware of what we have done in the past to supply cars and I do not need to go into that. We have 8,000 cars now and you are aware that the Wheat Board is purchasing another 2,000 cars.

In so far as the terminals are concerned our main area of concern has been on the West Coast. Partly as a result of the Wheat Board storage proposal, we will have by the end of this year something like a 40 per cent increase in the storage capacity of the terminals in Vancouver and this is already having its mark upon the grain movement. In the last six weeks or so we have had a very good movement through Vancouver and this is partially as a result of the improved capability of the Alberta pool and the Saskatchewan pool elevators to be able to unload more cars and when the Pioneer grain terminal is opened on the north shore of Burrard Inlet, this is going to make a big difference too.

**Mr. Mazankowski:** But with all due respect, Mr. Churcher, and forgive me, those things are in place and they have been done. This sort of looks into the future. I know all that and I think it is very well known, but I am wondering, what new initiatives are arising as a result of these new strategies that are outlined here.

**Mr. Churcher:** If you will forgive me I was going to go on to mention Prince Rupert. As you may be aware, we have only just announced that there will be some developments taking place at Prince Rupert and this is going to have, again, a big impact upon the grain movement and I think this is the latest one.

Yes, you are quite right we did know what was going to go on in Vancouver in the past.

**Mr. Mazankowski:** When can we expect grain flowing through a new terminal in Prince Rupert then? As a man who is interested in the welfare of the Prairie grain producer, I am asked this question every day, when can we expect a new terminal to be in operation in Prince Rupert, given the fact that we have an interested group, a consortium, who is prepared to start pouring concrete almost immediately. I found out last week from the Chairman of the National Harbours Board that contracts would not be released on the development of the Ridley Island site until early next spring and maybe not even then. I sense that for this thing the prospective date would be at the earliest 1985. Would you agree or disagree with this?

**Mr. Churcher:** The date I have heard is 1983, but I would not wish to contradict anything that the Chairman of the

[Traduction]

**M. Mazankowski:** Autrement dit, on ne vous a donné aucune directive à ce sujet.

**M. Churcher:** C'est exact.

Pour parler de la nécessité de disposer d'un parc adéquat de wagons et du nombre de marchés-gares appropriés, je pense que nous devons parler du système. Vous savez sans doute ce que nous avons déjà fait pour obtenir des wagons, et je n'ai pas besoin de vous parler de cela. Actuellement, nous avons 8,000 wagons et, comme vous le savez, la Commission du blé est en train d'en acheter 2,000 autres.

Pour ce qui est des marchés-gares, nos préoccupations se portent surtout vers la côte ouest. En partie à cause des propositions d'entreposage de la Commission du blé, nous connaissons, d'ici à la fin de cette année, un accroissement d'environ 40 p. 100 de la capacité d'entreposage des marchés-gares de Vancouver, et cela a déjà certains effets sur le transport des céréales. Au cours des six dernières semaines, nous avons connu un excellent acheminement des céréales par le port de Vancouver, et cela résulte en partie d'une amélioration de l'aptitude des silos à céréales du pool de l'Alberta et du pool de la Saskatchewan à décharger un nombre accru de wagons. Lorsque ouvrira le marché-gare céréalier de Pioneer, sur la côte nord de Burrard Inlet, cela va également entraîner des modifications importantes.

**M. Mazankowski:** Sauf votre respect, monsieur Churcher, ce sont là des choses qui existent et qui ont déjà été faites. Par contre, ce document envisage l'avenir. Je sais tout ce que vous dites, et je pense que tout le monde le sait, mais je me demande quelles nouvelles initiatives vous êtes en train de prendre en fonction des nouvelles stratégies qui sont énoncées ici.

**M. Churcher:** Pardon, j'allais justement parler de Prince Rupert. Comme vous le savez, nous venons de déclarer que certains travaux vont être effectués à Prince Rupert, et cela va également avoir d'importantes répercussions sur l'acheminement des céréales. Je m'arrête là pour ce qui a déjà été fait.

Oui, vous avez raison, nous savions, à l'époque, ce qui allait se passer à Vancouver.

**M. Mazankowski:** Quand pouvons-nous nous attendre à ce que soient acheminées des céréales par un nouveau marché-gare, à Prince Rupert? En ma qualité de député qui s'intéresse au bien-être des producteurs céréaliers des Prairies, je dois tous les jours répondre à cette question: «Quand pouvons-nous nous attendre à ce qu'un nouveau marché-gare soit exploité à Prince Rupert, compte tenu du fait qu'un groupe, un consortium, s'est déclaré prêt à entreprendre la construction presque immédiatement?» Le président du Conseil des ports nationaux m'a appris, la semaine dernière, que les contrats relatifs à l'aménagement de l'emplacement de l'île Ridley ne seraient pas conclus avant le printemps prochain, et même cela reste douteux. J'ai l'impression que ce dont vous parlez ne se produira pas avant 1985, au plus tôt. Êtes-vous d'accord ou non?

**M. Churcher:** La date dont j'ai entendu parler est 1983, mais je ne veux contredire en rien les propos du président du

[Text]

National Harbours Board has said. In the interim I think we can see changes that can be made to the system within Vancouver itself to get an increased flow through . . .

**Mr. Watson:** On a point of order, Parliament has been dissolved and the election is May 22. Put that on the record, Mr. Chairman.

**The Chairman:** You have just heard that Parliament has been dissolved and the election is called for May 22.

**Mr. Mazankowski:** Well, Mr. Churcher, you and I have had the last . . .

**The Chairman:** This committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

Conseil des ports nationaux. En attendant, je pense que nous pourrions apporter des modifications au système, à Vancouver même, pour accroître l'acheminement . . .

**M. Watson:** J'invoque le Règlement. Le Parlement a été dissous et les élections sont prévues pour le 22 mai. Voilà qui devrait figurer au compte rendu, monsieur le président.

**Le président:** Vous venez d'apprendre que le Parlement est dissous et que l'élection est prévue pour le 22 mai.

**M. Mazankowski:** Monsieur Churcher, vous et moi venons d'avoir le dernier . . .

**Le président:** La séance est levée.

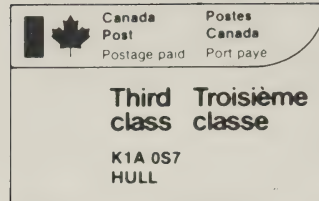












If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacre-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7  
En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT  
à l'Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacre-Cœur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Department of Transport:*

Mr. R. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration;  
Mr. R. J. Marsham, Director General, Water Transportation Assistance;  
Mr. M. K. Hicks, Director General, Surface Planning and Coordination;  
Mr. C. Churcher, Acting Director General, Grain Transportation;  
Mr. K. Henderson, Director General, Railway Transportation.

### *Du ministère des Transports:*

M. R. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne des Transports de surface;  
M. R. J. Marsham, directeur général, Aide au transport maritime;  
M. M. K. Hicks, directeur général, Planification et coordination des Transports de surface;  
M. C. Churcher, directeur général adjoint, Transport des Grains;  
M. K. Henderson, directeur général, Transport ferroviaire.





CANADA

## INDEX

STANDING COMMITTEE

# Transport and Communications

HOUSE OF COMMONS

---

Issues 1-8 • 1978-1979 • 4th Session • 30th Parliament

---

**Chairman: Mr. John Campbell**





# INDEX

## HOUSE OF COMMONS COMMITTEES—OFFICIAL REPORT

FOURTH SESSION, THIRTIETH PARLIAMENT

---

*Abbreviations:* A.=Appendices. Amdt.=amendment. M.=motion. S.O.=standing order.

---

---

### DATES AND ISSUES

—1978—

November: 16th, 1.

—1979—

March: 5th, 1; 6th, 2; 8th, 3; 15th, 4; 16th, 5; 20th, 6; 22nd, 7; 26th, 8.





**Accidents, see** Air transport

#### **Air Canada**

Britain, Heathrow/Gatwick airports, negotiations, etc., 5:24-5  
 Profits, 5:19  
*See also* Air transport—Fares; CP Air; Regina

**Air traffic controllers**, Sinclair-Chouinard-Heald inquiry commission, public hearings, final report, etc., 5:12-3

#### **Air transport**

Accidents, 3:6-7, 15-6  
 Cranbrook, B.C., PWA Boeing 737 crash, Feb. 11/78, investigation, etc., 2:12-3; 4:4-6, 11-2  
*See also below* Safety regulations  
 Inquiry board, *see* Transportation  
 Atlantic provinces, improving service, 2:30-1  
 Canada-U.S. bilateral agreements, cross-border fares, etc., 2:32-4  
 Fares  
   "Bargain rates", repeating for autumn, Air Canada and CP Air, 5:22  
   Deregulation, Canada and U.S., increasing competition, effect on small communities, etc., 4:15-6; 5:18-21  
   Domestic, increasing number of charter-class seats, Air Canada and CP Air, 5:20  
   *See also* Tourist industry and *see also above* Canada-U.S.  
 Flight information services, task force study, 2:12; 3:12; 4:12  
 Flight services specialists, role, 3:12  
 Inspectors  
   Contract negotiations, 3:14; 4:13-4  
   Occupational study, 3:14; 4:13  
   Transport Department memo, Dec. 12/78, "Urgent concerns of the Aircraft Operations Group", *re* morale, salaries, etc., 4:9-13, 21  
 Safety record, 2:11; 3:14-6  
 Safety regulations  
   Communications procedures, 2:9, 12-3; 3:4-8; 4:4-6, 21-4  
   Changes since Cranbrook accident, 2:27-30; 3:6, 13  
   *See also* Airports—Uncontrolled  
 Enforcement measures, task force report, inquiring into, 3:6, 13-4

**Air Transportation Association of Canada (ATAC)**, requesting appearance before Committee, 2:5-6; 5:4-8; 6:40-1

**Airlines, see** Air Canada; British Airways; CP Air; Georgian Bay Airways; Montreal—Mirabel, Technical; Pacific Western Airlines; Ste. Marie Air Services

#### **Airports**

Cranbrook, B.C., *see* Air Transport—Accidents  
 Handicapped facilities, *see* Winnipeg  
 Lachute, Que., Ste. Marie Air Services, *ex gratia* payment, *see* Government expenditures  
 Losses, \$655 million, write-offs, 4:19, 27  
 Parry Sound, Ont., marine, Georgian Bay Airways, maintaining ice strip, 7:19  
 Passenger tax, increase, 2:7; 4:14-5, 24-5  
   Converting to user charges, 3:19-22  
 Privatization, community involvement in operation, task force study, 3:22; 4:19-20  
 Revolving fund, 3:19, 22; 4:19-20, 25-7; 5:5-7  
   Expenditures, capital, projected, 4:26; 5:9  
   Loans, interest free, 4:28  
   Operating surplus or deficit, 3:20; 4:26; 5:9  
   Parliamentary control, lacking, 3:20-1  
 St. Donat, Que., hydro power licence, hydroplanes, 5:26-7  
 Tower service, cancelling, cutbacks, Halifax and other airports, 5:15-7

#### **Airports—Cont.**

Uncontrolled, western region, communications procedures, departmental committee report, 2:9-13, 29-30; 3:4-8, 11-2; 4:5-6, 11-2, 22-4  
 User charges, landing fees, etc., increasing, 3:20-2; 4:25-6; 5:9  
*See also above* Passenger tax  
*See also* British Airways; Calgary; Charlottetown; Montreal; Regina; Winnipeg

**Arctic regions**, Canadian ships, restricting foreign ships, 6:28-9

**Atlantic provinces, see** Air transport; VIA Rail Canada Inc.

**Baker, Mr. George** (Gander-Twillingate)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:32-3

**Benjamin, Mr. Les** (Regina-Lake Centre)

Airports, 4:19-20, 28  
 Transport Department estimates, 1979-1980, main, 2:22-6; 4:17-21, 27-8  
 VIA Rail Canada Inc., 2:26

**Bridges, see** Montreal

**Britain, see** Air Canada; Oil and oil products

**British Airways**, access to Canadian airports, 5:24-5

**Buses, see** Montreal—Mirabel; VIA Rail Canada Inc.

**CN Marine**, east coast ferry service

Assets, transfer of *Bluenose*, *Princess of Acadia*, *Evangeline*, from Transport Department, 3:24-5  
 Contracts, agreements, etc., Transport Department, 3:24-5  
 New Brunswick-P.E.I. and N.S.-P.E.I. runs, rates, differences, 8:5, 9  
 Nova Scotia-Nfld. and N.B.-P.E.I. runs, extension of Trans-Canada Highway system, Sullivan commission recommendations, 8:8  
 Rates, increases, cost per run, etc., 8:5, 8-9  
 Ships leased, 8:6  
 Subsidies per run, 3:24  
 Yarmouth, N.S. - Bar Harbour, Maine, run, extension of tourist season, 2:37, 3:24  
*See also* Shipbuilding industry; Transport Department—Expenditures

#### **CP Air**

Routes, extending, Vancouver to Halifax, competition with Air Canada, 2:34-5  
*See also* Air transport—Fares

**CP Rail, see** VIA Rail Canada Inc.—Passenger equipment; Winnipeg

**Calgary**, international airport, deficit, 4:20

**Campbell, Miss Coline** (South Western Nova)

CN Marine, 2:35-7; 3:24-5  
 Highways and roads, 3:24-5  
 Transport Department estimates, 1979-1980, main, 2:35-7; 3:23-5

**Campbell, Mr. John J.** (LaSalle-Emard-Cote St. Paul)

Election as Chairman, 1:7  
 Transport Department estimates, 1979-1980, main, 2:41

**Canada-United States relations, see** Air transport

**Canadian National Railways, see** VIA Rail Canada Inc.—Passenger equipment

**Canadian Pacific Railway, see** CP Rail

**Cavanagh, Mr. Louis P.** (Director—Financial Administration, Air, Transport Department)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:15, 27; 5:24

- Charlottetown**, airport, expansion and improvement plans, 5:17-8
- Churcher, Mr. C.** (Acting Director General, Grain Transportation, Transport Department)  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 8:12-4, 17-20
- Churchill, Man.**, port  
Grain movement, increasing capacity, 7:6-8  
Grain movement, port operations, 2:16  
Season extension, M.V. *Arctic* voyage, 7:5  
*See also* Railways, branch lines
- Clarke, Mr. Bill** (Vancouver Quadra)  
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 1:33-6, 39
- Coal**, *see* Prince Rupert, B.C.; St. Lawrence Seaway—Season extension
- Coast Guard**  
Parry Sound, Ont., base, improvements, 7:16-8  
Vessels, *Remy* and *Parry Sound*, construction, 7:19  
*See also* Thunder Bay—Harbour
- Collenette, Mr. David** (York East; Parliamentary Secretary to Postmaster General)  
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 1:30-2; 6:9-10
- Corkery, Mr. J.C.** (Deputy Postmaster General)  
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 1:16, 21-4, 28-9, 35-40
- Darling, Mr. Stan** (Parry Sound-Muskoka)  
Airports, 7:18  
Coast Guard, 7:16-9  
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 1:20-4, 40; 6:11  
Postage stamps, 1:20  
Postal service, 1:23  
Toronto, postal plants, Gateway, 1:20-2  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:16-9
- Dinsdale, Hon. W.G.** (Brandon-Souris)  
Post Office Department  
Automation, 1:39  
Crown corporation, establishing, 1:14  
Deficit, 1:14-5  
Efficiency, 1:15, 37  
Estimates, 1979-1980, main, 1:13-6, 37-40; 6:5-7, 10-11  
Postal plants, admitting media, 1:14  
Staff, handicapped, 1:40  
Tremblay mediation-arbitration, 1:13-4  
Postal service, assured delivery program, 1:38  
Public Service, program performance measurement, 1:15
- Disabled and handicapped**, *see* Post Office Department—Staff; Winnipeg
- Dome Petroleum Ltd.**, *see* Oil and oil products—Exploration and development
- Dorval airport**, *see* Montreal—Mirabel
- Dredging operations**, *see* St. Lawrence Seaway—Cost; Thunder Bay, Ont.
- Ferry service**, east coast, *see* CN Marine
- Forest industry**, *see* Saint John—Development
- Forrestall, Mr. J.M.** (Dartmouth-Halifax East)  
Air transport, 4:21-4  
Airports, 4:22-6; 5:15-7  
Arctic regions, 6:28-9  
CN Marine, 8:5-8
- Forrestall, Mr. J.M.**—*Cont.*  
Charlottetown airport, 5:17-8  
Halifax-Dartmouth, 7:24-5; 8:6-7  
Icebreakers, 6:35-7  
Merchant marine, 6:13-5, 27-8  
Oil and oil products, 6:35-6, 39-40; 7:24  
Point of order, questioning of witnesses, time limit, 4:7  
Point of order, witnesses, appearance before Committee, requesting, M. (Mr. Mazankowski), 5:7-8  
Saint John, 8:6-7  
Shipbuilding industry, 8:6  
Shipping, 6:14, 27-8  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:7, 21-6; 5:7-8, 15-8; 6:12-6, 27-9, 35-40; 7:24-5; 8:5-8
- Frache, Mr. Pierre A.H.** (Chairman, National Harbours Board)  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:16, 20-3; 7:4-16, 21-8
- Freight rates**, Crowsnest Pass rates, 8:18
- Georgian Bay Airways**, *see* Airports—Parry Sound, Ont.
- Giroux, Mr. R.Y.J.** (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Department)  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 2:35-6; 3:23-5; 8:5-15
- Government expenditures**, *ex gratia* payments, 5:23-4  
McGregor Travel, Montreal, 5:10  
Ste. Marie Air Services, 5:10-2, 22-3
- Grain**  
Movement  
Farmers involvement, hauling grain, 2:18-9  
Policy, 8:16-7  
*See also* Churchill, Man.; St. Lawrence Seaway—Cost recovery—Season extension; Thunder Bay, Ont.  
Railway hopper cars, movement, mismanagement, unloading cars, etc., 8:17-8  
Railway hopper cars, Wheat Board purchasing 2,000, 8:19  
*See also* Freight rates
- Grain elevators**  
Off rail lines, establishing, Hall (Emmett) report and Prairie Rail Action Committee recommendations, 2:16-9  
Prince Rupert, B.C., expanding facilities, Ridley Island and Casey Point sites, etc., 2:15, 7:8-12; 8:19  
Vancouver, increasing storage capacity, 8:19
- Halifax-Dartmouth**  
Halifax shipyard, assistance, etc., 8:6-7  
Port, terminal operator, new container terminal construction, 7:24-5  
Port, tonnage handled, 7:21  
*See also* Airports—Tower; CP Air—Routes
- Hall (Emmett) report**, *see* Grain elevators; Railways, branch lines
- Halliday, Mr. Bruce** (Oxford)  
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 6:7-9
- Harbours Board**, *see* Saint John—Reimbursement; Thunder Bay, Ont.
- Harquail, Mr. Maurice** (Vaudreuil; Parliamentary Secretary to Minister of Supply and Services)  
Point of order, motion, spontaneous, translation lacking, 3:17  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 2:30-2; 3:17
- Henderson, Mr. K.** (Director General, Railway Transportation, Transport Department)  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 8:16



**Hicks, Mr. M.K.** (Director General, Surface Planning and Coordination, Transport Department)  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 8:10-2

**Highways and roads, N.S.,** agreement, 3:24-5

**Huntington, Mr. Ron** (Capilano)  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:12-6

#### Icebreakers

*John A. MacDonald, see* Oil and oil products  
*M.V. Arctic, see* Churchill, Man.  
Nuclear design program, 6:35-7

**Johnson, Mr. K.A.** (Director, Airport Planning, Transport Department)  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:19, 27; 5:17-8

**Lamont, Mr. D.** (Director, Aeronautical Licensing and Inspection, Transport Department)  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 5:12

**Lamontagne, Hon. Gilles** (Langelier; Postmaster General)

Post Office Department  
Automation, FACSCAN, CANNES, 1:25-6, 39  
Deficit, 1:11-7  
Estimates, 1979-1980, main, 1:9-40; 6:5-9  
Labour-management relations, 1:10  
Letter Carriers Union, increase, 1:32, 37-8  
Management, tough line on militants, 1:27  
Management, 500% increase, 1:32-3  
Philatelic services, 1:19  
Postal plants, admitting media, 1:21  
Revenues, 1:11-3, 17  
Staff, 1:11, 40; 6:6  
Subsidies, 1:11, 16, 37  
Tremblay mediation-arbitration, 1:15  
Postage stamps, commemorative, Lions International Convention, 1:19-21  
Postal rates, comparison with other countries, 1:16, 36  
Postal rates, increase, 1:13, 17  
Postal service  
Assured delivery program, cancelled, 1:38  
Comparison with other countries, 1:17-8  
Complaints, delays, etc., 1:18  
Couriers, private, 1:12, 23-6  
Efficiency, 1:12, 28, 39  
Letter carrier service, door to door, suburban areas excluded, 1:29-30  
Priority Post, secrecy, 1:25-6, 39  
Telepost, 1:25-6, 39  
United Parcel Services, application denied, 1:31-2  
Toronto, postal plants, Gateway, parcels, 1:23; 6:7-8

**Lang, Hon. Otto E.** (Saskatoon-Humboldt; Minister of Transport)

Air transport  
Accidents, Cranbrook, B.C., 2:13  
Atlantic provinces, improving service, 2:30-1  
Canada-U.S. bilateral agreements, cross-border fares, etc., 2:33-4  
Safety record, regulations, communication procedures, 2:9-11, 28-9; 3:8

#### Airports

Passenger tax, increase, converting to user charges, 3:21-2  
Privatization, community involvement in operation, task force study, 3:22  
Revolving fund, 3:21-2  
Uncontrolled, western region, communications procedures, departmental committee report, 2:9-13, 29; 3:7-8  
User charges, landing fees, etc., increasing, 3:22

**Lang, Hon. Otto E.—Cont.**

CN Marine, contracts, agreements, etc., Transport Department, 3:24  
CN Marine, Yarmouth, N.S. - Bar Harbour, Maine, run, extension of tourist season, 2:37, 3:24  
CP Air, routes, extending, Vancouver to Halifax, competition with Air Canada, 2:34-5  
Churchill, Man., port, grain movement, operations, 2:16  
Grain elevators, off rail lines, establishing, Hall (Emmett) report and Prairie Rail Action Committee recommendations, 2:17-9  
Highways and roads, N.S., 3:25  
Montreal, Mirabel airport, bus transportation, Transport Department subsidies to Montreal and Laval, 3:18  
Montreal, Mirabel airport, rapid transit system, developing, 2:21-2, 39; 3:18  
Ports, N.B., Belledune and Dalhousie, development, 2:32  
Railways, branch lines, Hall (Emmett) report recommendations, etc., abandonments, Man., interlake region, 2:17-9  
Railways, land expropriation, 2:14  
Regina airport, congestion, Air Canada and PWA counters, 2:25  
Regina airport, customs clearance, charter flights, lack of facilities, 2:23-4  
Thunder Bay, Ont., port, grain movement, exports, etc., 2:15-6  
Transport Department  
Estimates, 1979-1980, main, 2:6-41; 3:7-9, 18-25  
Expenditures, CN Marine, \$118 million, 2:35-6  
Expenditures, operating, 2:6-7  
Programs, operating costs, 2:7-8  
Role, departmental booklet, 2:8-9  
VIA Rail Canada Inc.  
Integrated bus, train and air service, developing, 3:19  
Ottawa-Montreal run, lack of cars, delays, etc., 2:41; 3:19  
Passenger equipment, purchase from CN and CP, 2:26  
Passenger service, Atlantic provinces, 2:31  
Passengers, increase, 3:19

**Lapointe, Mr. Charles** (Charlevoix; Parliamentary Secretary to Minister of Transport)

Air traffic controllers, 5:12  
Montreal, Mirabel airport, 5:13-5  
Points of order  
Documents, tabling, 3:9  
Witnesses, appearance before Committee, requesting, 2:6  
M. (Mr. Mazankowski), 5:5-6  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 2:6; 3:9; 5:5-6, 12-5

**Lavigne, Mr. Jacques** (Chairman, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:28

**Lions International Convention, see** Postage stamps

**Loiselle, Gerard** (Saint-Henri)

Airports, 5:26-7  
Montreal, 2:38-40; 5:25-6; 7:27-8  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 2:38-40; 5:25-7; 7:27-8  
VIA Rail Canada Inc., 2:40

**MacKay, Mr. Elmer** (Central Nova)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 2:27-30

**Manitoba, see** Railways, branch lines

**Marsham, Mr. R.J.** (Director General, Water Transportation Assistance, Transport Department)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 8:8-9

**Masniuk, Mr. Peter** (Portage)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 2:16-9

**Mazankowski, Mr. Don** (Vegreville)

## Air transport

Accidents, 2:12-3; 3:6-7; 4:4-6

Inspectors, 4:9-11

Safety record, regulations, etc., 2:9-11; 3:4-7; 4:4-6

Airports, uncontrolled, 2:9-11; 3:4-6; 4:5-6

Government expenditures, *ex gratia* payments, 5:10-2

Grain elevators, Prince Rupert, B.C., 7:8-12; 8:19

Grain, movement, railway hopper cars, etc., 8:16-8

## Points of order

Documents, tabling, 3:8-10

Estimates, reducing, M., 3:7

Questioning of witnesses, time limit, 4:6-8

Witnesses, appearance before Committee, requesting, 2:5; 5:4-5

M., 5:5-7; 6:40-1

## St. Lawrence Seaway

Cost recovery program, 6:30, 33-5

Season extension, 6:37-8

Tolls, 6:17-20, 29-30, 34-5

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 2:5-6, 9-14;

3:4-15; 4:4-13; 5:4-12; 6:17-21, 29-30, 33-41; 7:8-12; 8:14-9

VIA Rail Canada Inc., 8:15-6

**McCain, Mr. Fred** (Carleton-Charlotte)

Point of order, witnesses, appearance before Committee, requesting,

M. (Mr. Mazankowski), 5:6-7

## Saint John, port

Competition with U.S. ports, 7:19-20

Development, 6:21-3; 7:22

Reimbursement to province of \$25 million loan to Harbours

Board, 6:20-1

Terminal operators, 7:22-3

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 5:6-7; 6:20-3; 7:19-23

**McGregor Travel**, Montreal, *see* Government expenditures**McKenzie, Mr. Dan** (Winnipeg South Centre)

Churchill, Man., port, 7:5-8

Railways, branch lines, Hall (Emmett) report recommendations, etc., 8:12-4

St. Lawrence Seaway, 7:7-8

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:5-8; 8:9-14

Urban transportation assistance program, 8:9-10

Winnipeg, railway relocation study, 8:10-2

**McLeish, Mr. W.M.** (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Transport Department)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 2:11-4, 27-30;

3:11-6; 4:4, 11-28; 5:9-27

**McRae, Mr. Paul E.** (Fort William)

Air transport, 4:15-6

Airports, 4:14-5

Election as Vice Chairman, 1:7

Railways, 2:14

Thunder Bay, port, 2:14-6; 6:24-6

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 2:14-6; 4:14-7; 6:23-6, 34, 39

Transportation, accidents, 4:16-7

**Merchant marine**, reviving, unemployment countermeasures, shipbuilding industry, navigational policy, etc., 6:13-5, 27-8**Milne, Mr. Ross** (Peel-Dufferin-Simcoe)

Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 1:24-7

**Montreal**

Champlain Bridge, tolls, 7:27-8

Jacques Cartier Bridge, transfer to Que., 7:27-8

Mirabel international airport

Bus transportation, Transport Department subsidies to Montreal and Laval, 3:18

Deficit, 3:20-2; 4:20; 5:13

Rapid transit system, developing, 2:20-2, 38-40; 3:17-8; 5:25-6

Technical stops, encouraging foreign airlines, marketing programs, "Action Mirabel", cost, etc., 5:13-5

Transfer of flights from Dorval, 2:20-1

Port, land expropriation, 6:16

Port, Racine pier project, 6:16

*See also* VIA Rail Canada Inc.

**Murta, Mr. Jack** (Lisgar)

Air Canada, 5:19

Air transport, 2:32-4; 5:18-22

## Airports

Losses, \$655 million, 4:27

Passenger tax, 3:19-20; 4:24-5

Revolving fund, 3:19-21; 4:25-6; 5:9

User charges, 3:20; 4:25

CP Air, 2:34

Montreal, Mirabel airport, 3:20

Point of order, estimates denying authority to spend revenues *re* aviation user charges, M. 3:21

Point of order, witnesses, appearance before Committee, requesting, M. (Mr. Mazankowski), 5:6

Tourist industry, 3:20

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 2:32-4; 3:19-21; 4:24-7; 5:6-9, 18-22

Winnipeg airport, 4:27

**National Harbours Board**, *see* Harbours Board**New Brunswick**, *see* CN Marine; Ports**Newfoundland-Labrador**, *see* CN Marine**Nova Scotia**, *see* CN Marine; Highways and roads**Nowlan, Mr. J.P.** (Annapolis Valley)

Air Canada, 5:24-5

British Airways, 5:24-5

Government expenditures, 5:22-4

Point of order, documents, tabling, 3:9-11

Point of order, witnesses, appearance before Committee, requesting, M. (Mr. Mazankowski), 5:7

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:9-11; 5:7, 22-5

**Oil and oil products**

Exploration and development, Beaufort sea drilling, icebreaker *John*

*A. MacDonald* leased to Dome Petroleum, damage, 6:35-6

Tankers, pollution, spills, etc., N.S. coast, British vessel *Kurdistan*, Mar. 15/79 incident, environmental danger, salvage,

government action etc., 6:36, 39-40; 7:24

**Orlikow, Mr. David** (Winnipeg North)

Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 1:27-30

References, *see* Postal service—Efficiency

**Ottawa**, *see* VIA Rail Canada Inc.**Pacific Western Airlines**, *see* Regina**Parry Sound, Ont.**, *see* Airports; Coast Guard**Pilotage authorities**, operating expenditures, Pacific vs Atlantic system, 6:31-2**Portelance, Mr. Arthur** (Gamelin)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:16, 31-2



**Ports**

- Canadian, competition with U.S., 7:19-20
- New Brunswick, Belledune and Dalhousie, development, 2:31-2
- West coast, policing, 6:24
- See also* Churchill, Man.; Halifax-Dartmouth; Parry Sound, Ont.; Prince Rupert, B.C.; Roberts Bank, B.C.; Saint John; Thunder Bay, Ont.; Vancouver

**Post Office Department**

- Automation
  - Coding, 6:8-9
  - ComDev contract cancelled, 1:38
  - FACSCAN, CANNES, 1:25-6, 39
  - Productivity, effects, 1:37-8
- Crown corporation, establishing, 1:14, 25
- Deficit, 1:11-3
  - Portion transferred to Secretary of State Department arts and culture program, 1:14, 37
  - Rates, increasing to offset, 1:15-7
- Efficiency, productivity studies, Privy Council report, etc., 1:15-6, 37; 6:9
  - See also* Postal service
- Estimates, 1979-1980, main, 1:7-40; 6:5-11
- Expenditures, 1:12-3, 33
  - Marketing, reduction, 1:18-9; 6:6-7
- Labour-management relations, 1:10, 15
  - See also below* Tremblay mediation-arbitration
- Letter Carriers Union, increase, 1:32, 37-8
- Mail volume, 1:34-5
- Management, tough line on militants, 1:26-7
- Management, 500% increase, 1:32-3
- Philatelic services, 1:19
- Postal plants, admitting media, 1:14, 21, 24
  - See also* Toronto
- Revenues, 1:11-3, 17, 23, 33
- Staff, 1:11, 33-6
  - Handicapped, hiring, 1:40; 6:6
- Subsidies, periodicals, publications, agreement with Secretary of State Department, 1:11, 16, 37
- Tremblay mediation-arbitration, 1:13-5

**Postage stamps**

- Commemorative, Lions International Convention, 1:19-21
- See also* Post Office Department—Philatelic services

**Postal Code**, improving service, 1:12**Postal rates**

- Comparison with other countries, 1:16, 36
- Increase, first class mail, to 17¢ from 14¢, effective Apr. 1/79, 1:13, 17

**Postal service**

- Assured delivery program, cancelled, 1:38
- Comparison with other countries, 1:17-8, 37-8
- Complaints, delays, etc., 1:18
- Couriers, private, competition, 1:12, 24-6
- Couriers, private, Scarborough Public Utilities Commission, using, 1:23
- Efficiency, 1:12, 17-8, 25, 39
  - Productivity studies, 1:16
  - Survey by Mr. Orlikow, 1:27-9
- Letter carrier service, door to door, suburban areas excluded, 1:29-30
- Priority Post, secrecy, 1:25-6, 39
- Telepost, 1:25-6, 39
- United Parcel Services, application denied, 1:30-2
- See also* Toronto—Postal plants

**Potash**, terminal, *see* Saint John—Development**Potatoes**, *see* Saint John—Competitive—Development**Prairie Rail Action Committee**, *see* Grain elevators**Prince Edward Island**, *see* CN Marine**Prince Rupert, B.C.**

- Coal shipments, expanding port facilities, 7:9-11
- See also* Grain elevators

**Procedure**

- Agenda and procedure subcommittee, establishing, M. (Mr. Harquail), 1:7, agreed to
- Agenda and procedure subcommittee, reports, first, 2:26
- Documents, tabling, 3:8-11
- Election of Chairman and Vice Chairman, Ms. (Mr. Condon, Mr. Collenette), 1:7, agreed to
- Estimates, denying authority to spend revenues *re* aviation user charges, M. (Mr. Murta), 3:21
- Estimates, reducing, M. (Mr. Mazankowski), 3:7, 16-7, negated
- Motion, spontaneous, translation lacking, admissibility, 3:17
- Questioning of witnesses, time limit, 4:6-8
- Quorum, lack of, M. cannot be put, 3:7; 5:8
- Quorum, meeting and printing evidence without, M. (Mr. Wise), 1:7-8, agreed to
- Witnesses, appearance before Committee, requesting, 2:5-6; 5:4-5 M. (Mr. Mazankowski), 5:5-8

**Public Service**, program performance measurement, Treasury Board report, 1:15-6**Quail, Mr. R.A.** (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard, Transport Department)

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:25-6, 36-7; 7:16-9

**Railways**

- Land expropriation, 2:14
- Relocation program, UTAP funds, 8:9-10
- See also* Winnipeg
- See also* VIA Rail Canada Inc.

**Railways**, branch lines, grain dependent lines, abandonment, Hall (Emmett) report recommendations, etc.

- Abandonments, Man., interlake region, 2:16-9
- Churchill line, upgrading to hopper car standards, permafrost research, etc., 8:12-4
- Off rail lines, *see* Grain elevators

**Regina**, airport

- Congestion, Air Canada and PWA counters, 2:25
- Customs clearance, charter flights, lack of facilities, 2:22-5; 4:17-9

**Roberts Bank**, deep water terminal, B.C., 7:16, 25-7**Rodriguez, Mr. John** (Nickel Belt)

- Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 6:10

**Roy, Mr. Marcel** (Laval)

- Montreal, Mirabel airport, 2:20-2; 3:17-8
- Point of order, documents, tabling, 3:10
- Point of order, questioning of witnesses, time limit, 4:7-8
- Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 1:16-9; 6:7, 11
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 2:19-22; 3:10, 16-9; 4:7-8
- VIA Rail Canada Inc., 3:18-9

**St. Donat, Que.**, *see* Airports**Saint John**, port

- Competition with U.S. ports, potato handling, etc., 7:19-20
- Development
  - Forest products terminal, Navy Island, 6:21

**Saint John, port—Cont.**Development—*Cont.*

- Potash terminal, construction, possible sites, 6:23
- Potato handling facilities, 6:21-3; 7:4-5, 21-2
- Reimbursement to province of \$25 million loan to Harbours Board, 6:20-1
- Shipyard, assistance, etc., 8:6-7
- Terminal operators, 7:22-3
- Tonnage handled, 7:21

**St. Lawrence Seaway**

- Cost recovery program, navigational aids, dredging, etc., 6:30-5
- Grain movement, effect, 6:30, 34
- Season extension, grain and coal shipments, Canadian and U.S. studies, etc., 6:37-9
- Tolls, doubling over 3 year period from 1978-1980, 6:17-8, 34-5; 7:7-8
- Bulk vs. general cargo commodities, effect, 6:18-20, 29-31

**Ste. Marie Air Services, see** Government expenditures**Scarborough Public Utilities Commission, see** Postal service—Couriers**Search and rescue, see** Coast Guard**Secretary of State Department, see** Post Office Department—Deficit—Subsidies**Shipbuilding industry**

- Ferries, CN Marine, Canadian-built, 8:6
- See also* Coast Guard; Merchant marine

**Shipping**

- Exemptions, absence of certified personnel, 6:33
- Foreign flag shipping, designation of Canadian lines, 6:14, 27-8
- Tankers, *see* Oil and oil products
- Volume, projected, movement in Canada, 6:32
- See also* Arctic regions; Merchant marine; Oil and oil products; Pilotage authorities

**Siddon, Mr. Thomas (Burnaby-Richmond-Delta)**

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:25-7

**Sinclair-Chouinard-Heald inquiry commission, see** Air traffic controllers**Sinclair, Mr. G.M. (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Department)**

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 2:15; 6:12-20, 24-5, 28-40; 7:8, 15-21, 24, 28-9

**Sperling, Mr. L. (Assistant Deputy Postmaster General, Marketing)**

- Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 1:40; 6:8-9

**Sullivan commission, see** CN Marine—Nova Scotia-Newfoundland**Tariffs, see** Vancouver**Thunder Bay, Ont., port**

- Dredging operations, 2:14-5
- Grain exports, transferring share to west coast, 2:15-6
- Grain movement, prairie provinces sharing involvement, 2:16
- Harbour, policing, Harbours Board and Coast Guard, rolls, etc., 6:24-6

**Toronto**

- Postal plants, Gateway
- Efficiency, complaints, delays, 1:24-5
- Parcel damage, conveyer belt, drop, etc., 1:20-3
- Parcels, lost, 6:7-8

**Tourist industry**

- Air travel cost increase effect, 3:20
- See also* CN Marine—Yarmouth, N.S.

**Trans-Canada Highway, see** CN Marine—Nova Scotia-Newfoundland**Transport Department**

- Estimates, 1979-1980, main, 2:5-41; 3:4-25; 4:4-28; 5:4-27; 6:11-41; 7:4-29; 8:4-20
- Expenditures, CN Marine, \$118 million, 2:35-6; 8:7-8
- Expenditures, operating, decrease, 2:6-7
- Marine transportation, expenditures, 6:12
- Programs, operating costs, 2:7-8
- Role, departmental booklet, 2:8-9; 6:12-3; 8:16-7
- See also* Air transport—Inspectors; CN Marine—Assets—Contracts; Montreal—Mirabel

**Transportation accidents, independent investigation board, establishing, 4:16-7****Treasury Board, see** Public Service**Tremblay mediation-arbitration, see** Post Office Department**Uberig, Mr. J.E. (Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration)**

- Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 1:33-5; 6:6

**Unemployment countermeasures, see** Merchant marine**United Parcel Services, see** Postal service**United States, see** Air transport—Fares; Ports—Canadian; Saint John; VIA Rail Canada Inc.—Comparison**Urban transportation, commuter services, rapid transit, etc.**

- Assistance program, (UTAP), agreements with provinces, 8:9-10
- See also* Railways; Winnipeg
- See also* Montreal—Mirabel

**VIA Rail Canada Inc.**

- Comparison with U.S. Amtrak system, 8:16
- Expenditures, projected 8:15-6
- Integrated bus, train and air service, developing, 3:19
- Ottawa-Montreal run, lack of cars, delays, etc., 2:40-1; 3:18-9
- Passenger equipment, purchase from CN and CP, 2:26
- Passenger service, regional and transcontinental, improvements, 8:15
- Atlantic provinces, 2:31
- Passengers, increase, 3:19

**Vancouver**

- Port, commission officials, appointments, 7:12-3
- Port, tariffs, 7:13-6
- See also* CP Air—Routes; Grain elevators

**Watson, Mr. Ian (Laprairie)**

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 8:20

**Western Canada, see** Airports—Uncontrolled; Ports**Wheat Board, see** Grain—Railway hopper cars**Winnipeg**

- International airport, expanding facilities, 1980 World Rehabilitation Congress, 4:27
- Railway relocation study, CPR lines, Sherbrooke/McGregor overpass, UTAP funds, etc., 8:10-2





	Canada Post Postage paid	Postes Canada Port payé
<b>Third Troisième class classe</b>		
<b>K1A 0S7 HULL</b>		

R  
UNIV TORONTO 257 F 144955-2  
FAC MGNT STUDIES LIB MS791739-01  
246 BLOOR ST W  
TORONTO ON M5S 1V4

undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
350, boulevard Sacré-Cœur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

en cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Cœur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Tuesday, October 23, 1979  
Thursday, October 25, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1

Le mardi 23 octobre 1979  
Le jeudi 25 octobre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

RESPECTING:

Supplementary Estimates (A) 1979-80  
Votes 60a, 90a and 107a under TRANSPORT

CONCERNANT:

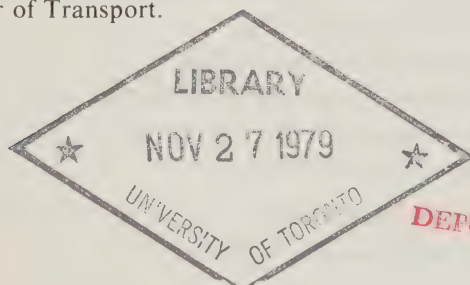
Budget supplémentaire (A) 1979-1980  
Crédits 60a, 90a et 107a sous la rubrique  
TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Donald Mazankowski,  
Minister of Transport.

COMPARAÎT:

L'honorable Donald Mazankowski,  
Ministre des Transports.



DEPOSITARY LIBRARY PARLIAMENTAL

First Session of the  
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
trente et unième législature, 1979

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. J. M. Forrestall

*Vice-Chairman:* Mr. Jack Ellis

Messrs.

Benjamin	Ellis
Bockstael	Forrestall
Deniger	Gass
Dionne ( <i>Northumberland- Miramichi</i> )	Harquail
	Jelinek

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. J. M. Forrestall

*Vice-président:* M. Jack Ellis

Messieurs

Lapointe	Reid ( <i>St. Catharines</i> )
Lumley	Richardson
Malone	( <i>Humboldt-Lake Centre</i> )
McDermid	Skelly
Nylander	Turner
	Whittaker—(19)

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Friday, October 19, 1979:

Mr. Fennell replaced Mr. Gass;  
Mr. Ellis replaced Mr. McDermid;  
Mr. Malone replaced Mr. Reid (*St. Catharines*);  
Mr. Siddon replaced Mr. Ritchie (*Dauphin*);  
Mr. Ritchie (*Dauphin*) replaced Mr. Graham.

On Monday, October 22, 1979:

Mr. Reid (*St. Catharines*) replaced Mr. Siddon;  
Mr. Richardson (*Humboldt-Lake Centre*) replaced Mr. Ritchie (*Dauphin*);  
Mr. Cook replaced Mr. Taylor (*Bow River*).

On Tuesday, October 23, 1979:

Mr. McDermid replaced Mr. Cook;  
Mr. Bockstael replaced Mr. Campbell (*LaSalle*);  
Mr. Lapointe replaced Mr. Roy (*Laval*);  
Mr. Gass replaced Mr. Towers.

On Wednesday, October 24, 1979:

Mr. Nylander replaced Mr. Fennell.

On Thursday, October 25, 1979:

Mr. Skelly replaced Mr. Waddell.

Conformément à l'article 65(4)b du Règlement

Le vendredi, 19 octobre 1979:

M. Fennell remplace M. Gass;  
M. Ellis remplace M. McDermid;  
M. Malone remplace M. Reid (*St. Catharines*);  
M. Siddon remplace M. Ritchie (*Dauphin*);  
M. Ritchie (*Dauphin*) remplace M. Graham.

Le lundi, 22 octobre 1979:

M. Reid (*St. Catharines*) remplace M. Siddon;  
M. Richardson (*Humboldt-Lake Centre*) remplace M. Ritchie (*Dauphin*);  
M. Cook remplace M. Taylor (*Bow River*).

Le mardi, 23 octobre 1979:

M. McDermid remplace M. Cook;  
M. Bockstael remplace M. Campbell (*LaSalle*);  
M. Lapointe remplace M. Roy (*Laval*);  
M. Gass remplace M. Towers.

Le mercredi, 24 octobre 1979:

M. Nylander remplace M. Fennell.

Le jeudi 25 octobre 1979:

M. Skelly remplace M. Waddell.



## ORDERS OF REFERENCE

Friday, October 12, 1979

*ORDERED*,—That the following Members do compose the Standing Committee on Transport and Communications: Messrs. Forrestall, Gass, Graham, Jelinek, McDermid, Reid (*St. Catharines*), Ritchie (*Dauphin*), Taylor (*Bow River*), Towers, Whittaker, Lumley, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Deniger, Campbell (*LaSalle*), Turner, Roy (*Laval*), Harquail, Benjamin and Waddell.

*ATTEST*:

Monday, October 15, 1979

*ORDERED*,—That Votes 60a, 90a and 107a relating to the Department of Transport, for the fiscal year ending March 31, 1980, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

*ATTEST*:

## ORDRES DE RENVOI

Le vendredi 12 octobre 1979

*IL EST ORDONNÉ*,—Que le Comité permanent des transports et des communications soit composé des députés dont les noms suivent: Messieurs Forrestall, Gass, Graham, Jelinek, McDermid, Reid (*St. Catharines*), Ritchie (*Dauphin*), Taylor (*Bow River*), Towers, Whittaker, Lumley, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Deniger, Campbell (*LaSalle*), Turner, Roy (*Laval*), Harquail, Benjamin et Waddell.

*ATTESTÉ*:

Le lundi 15 octobre 1979

*IL EST ORDONNÉ*,—Que les crédits 60a, 90a et 107a, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

*ATTESTÉ*:

*Le Greffier de la Chambre des communes*

C. B. KOESTER

*The Clerk of the House of Commons*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, OCTOBER 23, 1979

(1)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 4:40 o'clock p.m. this day for the purpose of organization.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fennell, Forrestall, Gass, Harquail, Jelinek, Lapointe, Lumley, Malone, McDermid, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Turner, Waddell and Whittaker.

*Other Member present:* Mr. McLean.

The Clerk of the Committee presided over the election of the Chairman.

Mr. Jelinek, seconded by Mr. Lumley, moved,—That Mr. Forrestall, do take the Chair of this Committee as Chairman.

The question being put on the motion, it was agreed to.

On motion of Mr. McDermid, seconded by Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Mr. Ellis was elected Vice-Chairman of the Committee.

Mr. Bockstael, moved,—That the Chairman, Vice-Chairman and six (6) other members of the Committee appointed by the Chairman after the usual consultation with the Whips of the different parties do compose the Sub-Committee on Agenda and Procedure.

And debate arising thereon;

Mr. Lumley moved in amendment thereto,—That number six (6) be reduced to number four (4).

The question being put on the amendment, it was agreed to.

And the question being put on the motion, as amended, it was agreed to.

On motion of Mr. Whittaker, seconded by Mr. Harquail, it was agreed,—That the Committee print 1,000 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence.

On motion of Mr. Lumley, it was agreed,—That the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that at least five members are present and at least two parties are represented.

At 5:00 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, OCTOBER 25, 1979

(2)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:37 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Forrestall, Gass, Harquail, Jelinek, Lumley, Malone, McDermid, Nylander, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Skelly, Turner and Whittaker.

*Other member present:* Mr. MacLellan.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 23 OCTOBRE 1979

(1)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications tient aujourd'hui, à 16 h 40, sa séance d'organisation.

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fennell, Forrestall, Gass, Harquail, Jelinek, Lapointe, Lumley, Malone, McDermid, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Turner, Waddell et Whittaker.

*Autre député présent:* M. McLean.

Le greffier du Comité préside à l'élection du président.

M. Jelinek, appuyé par M. Lumley, propose,—Que M. Forrestall soit nommé président du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Sur motion de M. McDermid, appuyé par M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), M. Ellis est élu vice-président du Comité.

M. Bockstael, propose,—Que le président, le vice-président et six (6) autres membres du Comité, nommés par le président après les consultations habituelles auprès des whips des différents partis, forment le Sous-comité du programme et de la procédure.

Le débat s'engage par la suite;

M. Lumley propose en amendement,—Que le nombre (6) six soit réduit à quatre (4).

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

La motion modifiée, mise aux voix, est adoptée.

Sur motion de M. Whittaker, appuyé par M. Harquail, il est convenu,—Que le Comité fasse imprimer 1,000 exemplaires de ses procès-verbaux et témoignages.

Sur motion de M. Lumley, il est convenu,—Que le président soit, à défaut de quorum, autorisé à tenir des séances et à recevoir et à autoriser l'impression des témoignages, pourvu qu'au moins cinq membres soient présents et qu'au moins deux partis soient représentés.

A 17 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à convocation du président.

LE JEUDI 25 OCTOBRE 1979

(2)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 37, sous la présidence de M. Forrestall (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Forrestall, Gass, Harquail, Jelinek, Lumley, Malone, McDermid, Nylander, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Skelly, Turner et Whittaker.

*Autre député présent:* M. MacLellan.



*Appearing:* The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport.

The Order of Reference dated Monday, October 15, 1979, being read as follows:

*ORDERED.*—That Votes 60a, 90a and 107a relating to the Department of Transport, for the fiscal year ending March 31, 1980, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

By unanimous consent, the Chairman presented the FIRST REPORT of Sub-committee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Sub-committee met Wednesday, October 24, 1979 to plan its future business.

The Sub-committee agreed to make the following recommendations:

1. That Supplementary Estimates (A) for the fiscal year ending March 31, 1980 be considered on THURSDAY, October 25, 1979 at 3:30 p.m. with the Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport in appearance. If required, another meeting be scheduled on THURSDAY, November 1st, 1979 at 9:30 a.m.
2. That the questioning of witnesses be as follows:

FIRST ROUND—15 minutes be allotted to the spokesman of each party and 10 minutes to all the other members of the Committee.

SECOND ROUND—10 minutes per member.

3. That the Chairman be instructed to send a letter to Mr. Speaker and the Sergeant-at-Arms with regard to the use of the Railway Committee Room 253-D, for all Committee meetings of the Standing Committee on Transport and Communications with certain exceptions when the room is required by Mr. Speaker.

On motion of Mr. Whittaker, the FIRST REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure was concurred in.

By unanimous consent, the Chairman called votes 60a, 90a and 107a under Transport.

The Minister made a statement.

At 4:00 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

*Comparait:* L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du lundi 15 octobre 1979:

*IL EST ORDONNÉ.*—Que les crédits 60a, 90a et 107a, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

Du consentement unanime, le président présente le PREMIER RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure suivant:

Votre Sous-comité s'est réuni le mercredi 24 octobre 1979 pour établir le calendrier de ses prochains travaux.

Le Sous-comité est convenu de faire les recommandations suivantes:

1. Que le Budget supplémentaire (A) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980 soit étudié le JEUDI 25 octobre 1979, à 15 h 30 avec la comparution de l'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports. S'il y a lieu, une autre séance sera prévue pour le JEUDI 1<sup>er</sup> novembre 1979, à 9 h 30.
2. Que l'interrogation des témoins se fasse de la façon suivante:

PREMIER TOUR—15 minutes sont accordées au porte-parole de chaque parti, et 10 minutes à tous les autres membres du comité.

DEUXIÈME TOUR—10 minutes par membre.

3. Que l'on demande au président d'envoyer une lettre à M. l'Orateur et au sergent d'armes concernant l'utilisation de la pièce 253-D du Comité des chemins de fer pour toutes les séances du Comité permanent des transports et des communications, sauf pour certains cas où M. l'Orateur a besoin de la salle.

Sur motion de M. Whittaker, le PREMIER RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure est adopté.

Du consentement unanime, le président met en délibération les crédits 60a, 90a et 107a sous la rubrique Transports.

Le ministre fait une déclaration.

A 16 heures, le Comité suspend ses travaux, jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)*

Tuesday, October 23, 1979

• 1640

[Text]

**The Clerk of the Committee:** Honourable members, I see a quorum. Your first item of business this afternoon is to select a Chairman of the Committee. I am ready to receive motions to that effect.

**Mr. Otto Jelinek (Parliamentary Secretary to Minister of Transport):** I would like to make a motion and nominate Michael Forrestall as Chairman of the Committee.

**Mr. Harquail:** On a point of order, if I may. I am wondering if it is proper procedure for a Parliamentary Secretary to intervene at a Committee meeting and make a suggestion as to who is going to chair the Transport Committee meeting. I am just wondering if you could throw some light or give some guidance on this, whether it is proper procedure or whether it should be acceptable as proper procedure that the member who holds the position as aid to the Minister of Transport should be proposing whom he would like to recommend for Chairman of this Committee.

**Mr. Jelinek:** On that point, if I may answer that, precedence in the past has been set that Parliamentary Secretaries have in fact made recommendations to committees on a variety of topics and subjects. I am not certain whether a Parliamentary Secretary has nominated the Chairman of the Committee but he certainly has made motions before Parliamentary committees which have come either to a vote or have been discussed. So I do not believe that in this case we are setting a precedence.

**Mr. Malone:** On the same point of order, perhaps while you are checking that you might check to see whether or not a Parliamentary Secretary is also a member of Parliament and has the same rights as any other member of Parliament.

**An hon. Member:** They do not.

**Mr. Malone:** They do not?

**Mr. Jelinek:** In committee they do.

**Mr. Malone:** Oh sure, inside the chamber, yes.

**Mr. Lumley:** Madam Clerk, I was told that a Parliamentary Secretary has more privileges in Committee meetings than in the House, as the Parliamentary Secretary will find out.

Regardless of the case, I would be honoured to second the motion in respect of one of our most articulate past members of this Committee, Mr. Forrestall.

**Some hon. Members:** Hear, hear!

**The Clerk:** It has been moved by Mr. Jelinek, seconded by Mr. Lumley, that Mr. Forrestall do take the Chair of this Committee as Chairman.

Any other motions? Is it the pleasure of the Committee to adopt the said motion?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Clerk:** I declare Mr. Forrestall duly elected Chairman of the Committee.

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)*

Le mardi 23 octobre 1979

[Translation]

**Le greffier du Comité:** Honorables députés, je vois qu'il y a quorum. Le premier article à l'ordre du jour cet après-midi est le choix d'un président du Comité. Je suis prêt à recevoir des motions pour le choix du président.

**M. Otto Jelinek (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Je propose M. Michael Forrestall comme président de ce Comité.

**M. Harquail:** J'invoque le Règlement, si vous me le permettez. Je me demande si c'est une procédure acceptable que le secrétaire parlementaire intervienne à une séance de comité afin de suggérer qui doit être président du Comité des transports. Pourriez-vous nous éclairer, ou nous dire ce qui en est à ce sujet; est-ce acceptable, du point de vue de la procédure, qu'un député détenant le poste d'adjoint au ministre des Transports propose son choix comme président de ce Comité?

**M. Jelinek:** Si vous me permettez, il y a eu des précédents par le passé où des secrétaires parlementaires ont en fait formulé des recommandations aux comités sur différents sujets. J'ignore si un secrétaire parlementaire a déjà proposé la nomination d'un président de comité, mais les secrétaires parlementaires ont certainement proposé des motions aux comités, motions qui ont été mises aux voix ou qui ont été discutées. Donc, dans ce cas-ci, je ne pense pas que nous créons un précédent.

**M. Malone:** Au sujet du même rappel au Règlement, en même temps, vous pourriez également vérifier si un secrétaire parlementaire est également député et s'il a les mêmes droits que tout autre député.

**Une voix:** Ils n'ont pas les mêmes droits.

**M. Malone:** Ils n'ont pas les mêmes droits?

**M. Jelinek:** En comité ils ont les mêmes droits.

**M. Malone:** Oh, bien sûr, oui, à la Chambre.

**M. Lumley:** Madame le greffier, on m'a dit qu'un secrétaire parlementaire avait plus de privilèges au comité qu'il n'en avait à la Chambre, comme le secrétaire parlementaire va le découvrir.

Peu importe ce qu'il en est, je serais honoré d'appuyer la nomination de M. Forrestall, l'un des plus éloquents parmi les anciens membres de ce Comité.

**Des voix:** Bravo, bravo!

**Le greffier:** Il a été proposé par M. Jelinek, appuyé par M. Lumley, que M. Forrestall soit élu président de ce Comité.

Y a-t-il d'autres motions? Le Comité consent-il à adopter cette motion?

**Des voix:** D'accord.

**Le greffier:** Je déclare M. Forrestall dûment élu président de ce Comité.



## [Texte]

**The Chairman:** Gentlemen and ladies, I first must express my appreciation for your confidence. I will try to conduct the affairs of our Committee in the manner that was so ably demonstrated in recent years by the immediate past Chairman, his predecessor and others.

The first item of business that we have, gentlemen, involves the election of a Vice-Chairman, and I would invite a motion.

**Mr. McDermid:** Mr. Chairman, I would be honoured to nominate Jack Ellis as Vice-Chairman of this Committee.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** I will second that.

• 1645

**The Chairman:** It has been moved by Mr. McDermid and seconded by Mr. Dionne that Mr. Jack Ellis assume the office of Vice-Chairman.

Is it the pleasure of the Committee to adopt the motion?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Mr. Ellis, would you care to make a short speech?

**The Vice-Chairman:** Thank you.

**The Chairman:** Gentlemen, the next motion in the routine affairs of the organizational meeting calls for the appointment of members to the Subcommittee on Agenda and Procedure, commonly called the steering committee.

I need a motion from someone that we do in fact establish a steering committee. Do I have a motion? Mr. Bockstael from St. Boniface.

**Mr. Bockstael:** I move that the Chairman, the Vice-Chairman and other members appointed by the Chairman after the usual consultation with the whips of the different parties, do form the Subcommittee on Agenda and Procedure . . .

**Mr. Benjamin:** Four NDP, one Grit and one Tory.

**Mr. Ellis:** That is about the right balance.

**The Chairman:** Gentlemen, just before I put the motion, I have been reminded that perhaps we should formally decide the number of members that the Committee would like to have on the steering committee. The members of the steering committee, I think, will follow after the usual consultations. Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, numbers and makeup or just numbers?

**The Chairman:** Just numbers at this time. After the usual consultations we will accept names.

**Mr. Lumley:** I would suggest eight, Mr. Chairman. Incorporate eight in your motion.

**Mr. Malone:** On the steering committee.

**Mr. Lumley:** Six.

**The Chairman:** There is the Chairman, the Vice-Chairman and, are you suggesting Mr. Lumley eight additional members?

**Mr. Lumley:** Six additional, for a total of eight.

## [Traduction]

**Le président:** Mesdames et Messieurs, j'aimerais d'abord vous remercier de votre confiance. J'essayerai de diriger les affaires de ce Comité comme l'ont si bien fait par le passé le président sortant, son prédécesseur et les autres.

Le premier article au chapitre des affaires courantes est l'élection d'un vice-président; je suis prêt à recevoir une motion.

**M. McDermid:** Monsieur le président, j'ai l'honneur de proposer M. Jack Ellis comme vice-président de ce Comité.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** J'appuie cette proposition.

**Le président:** Il a été proposé par M. McDermid, appuyé par M. Dionne, que M. Jack Ellis soit élu vice-président.

Le Comité consent-il à adopter cette motion?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Monsieur Ellis, voulez-vous faire une brève déclaration?

**Le vice-président:** Merci.

**Le président:** Messieurs, nous passons maintenant à la nomination des membres du sous-comité du programme et de la procédure, que l'on appelle communément le comité directeur.

Il me faut une motion pour la création de ce comité directeur. Y a-t-il une motion? M. Bockstael, de St-Boniface.

**M. Bockstael:** Je propose que le président, le vice-président et d'autres membres nommés par le président après les consultations d'usage avec les whips des différents partis forment le sous-comité du programme et de la procédure . . .

**M. Benjamin:** Quatre néo-démocrates, un libéral et un conservateur.

**M. Ellis:** C'est l'équilibre qui convient.

**Le président:** Messieurs, avant que je mette la motion aux voix, on me rappelle qu'il serait peut-être bon aussi de décider officiellement du nombre de membres que le Comité désire voir nommés à ce comité directeur. Je pense que la nomination des membres de ce comité directeur se fera après les consultations d'usage. Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Monsieur le président, voulez-vous le nombre de membres et la composition, ou simplement le nombre de membres?

**Le président:** Simplement le nombre de membres pour l'instant. Après les consultations d'usage, nous accepterons les nominations.

**M. Lumley:** Monsieur le président, je propose qu'il soit composé de huit membres. Ajoutez huit à votre motion.

**M. Malone:** Pour le comité directeur.

**M. Lumley:** Six.

**Le président:** Le comité comprend le président, le vice-président, et vous suggérez huit membres de plus, monsieur Lumley?

**M. Lumley:** Six de plus, un total de huit.

[Text]

**An hon. Member:** You might as well have the whole committee.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, if you are ready to entertain a motion, I move that the steering committee comprise a total of six . . .

**Mr. Harquail:** Mr. Chairman, there is already a motion.

**Mr. Ellis:** Oh, I am sorry, I did not realize . . .

**Mr. Harquail:** Mr. Bockstael has already proposed a motion and unless we are going to set that one aside . . .

**Mr. Ellis:** No, I think his motion was that there be a steering committee. My motion is for the number.

**Mr. Harquail:** An amendment then to his motion.

**The Chairman:** I think, gentlemen, the confusion arises because I should have consulted with the Committee before I invited the motion. The motion should, in fact, read: "... the Chairman, the Vice-Chairman and blank numbers" and it is to arrive at the additional numbers that it is your desire serve on the steering committee. I should have arrived at that number before the motion was put. What I am attempting to do now is to have your views on the numbers that you wish to have serve on the steering committee.

• 1650

In the past this Committee and most other committees have had eight members, including the chairman and the vice-chairman. If that is your wish, the motion would then stand.

It is then moved that the chairman, the vice-chairman and six members appointed by the chairman, after the usual consultation with the Whips of the different parties, do compose the Subcommittee on Agenda and Procedure. Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, may I ask how many we had last time?

**The Chairman:** Eight.

**Mr. Lumley:** We did have eight last time. I thought it was eight, too, but I stand to be corrected; we did have eight. If we can get unanimous consent, it may be more advantageous to have six members. The motion before us has not been seconded yet.

**Mr. Ellis:** If the former mayor of Cornwall is making a motion to amend to make that six, the former mayor of Belleville will second it. Six in total.

**The Chairman:** Six in total, as opposed to eight in total.

**An hon. Member:** Were they both defeated?

**Mr. Ellis:** As a matter of fact, no.

**Mr. Chairman:** Mr. Lumley, might I ask if you would again just put your amendment?

**Mr. Lumley:** I would amend the motion, Mr. Chairman, by changing the figure "the chairman, the vice-chairman and six additional" to "the chairman, vice-chairman and four additional".

**Mr. Ellis:** I will second it.

[Translation]

**Une voix:** Vous devriez tout aussi bien nommer l'ensemble du Comité.

**M. Ellis:** Monsieur le président, si vous pouvez recevoir une motion, je propose que le comité directeur soit composé de six membres au total . . .

**M. Harquail:** Monsieur le président, vous avez déjà une motion.

**M. Ellis:** Excusez-moi, je ne m'en étais pas aperçu . . .

**M. Harquail:** M. Bockstael a déjà présenté une motion, et à moins que nous la réservions . . .

**M. Ellis:** Non, je pense que sa motion portait sur la création d'un comité directeur. Ma motion porte sur le nombre de membres.

**M. Harquail:** Alors, il s'agit d'un amendement à sa motion.

**Le président:** Messieurs, je pense que j'aurais dû consulter le Comité avant de demander une motion; c'est ce qui a créé la confusion. En fait, la motion devrait se lire comme suit: «... le président, le vice-président et «X» membres». Il s'agit de déterminer ce nombre additionnel de députés que vous désirez voir nommer à ce comité directeur. J'aurais dû déterminer ce nombre avant que la motion soit présentée. J'essaye maintenant de connaître vos opinions sur le nombre de députés que vous voulez voir siéger à ce comité directeur.

Par le passé, ce Comité et d'autres ont nommé huit membres, y compris le président et le vice-président. Si c'est ce que vous voulez, alors, la motion demeure.

Il est donc proposé que le président, le vice-président et six autres membres nommés par le président, après les consultations d'usage avec les whips des différents partis, forment le sous-comité du programme et de la procédure. Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Monsieur le président, la dernière fois, quel était le nombre?

**Le président:** Huit.

**M. Lumley:** La dernière fois, c'était huit. C'est ce que je pensais, mais reprenez-moi si je me trompe. S'il y a consentement unanime, il serait peut-être préférable d'en avoir six. La motion que nous avons là n'a pas encore été appuyée.

**M. Ellis:** Si l'ancien maire de Cornwall propose de modifier la motion afin que ce soit six, l'ancien maire de Belleville appuie cette proposition. Six en tout.

**Le président:** Six en tout, par opposition à huit en tout.

**Une voix:** Ont-ils été défaits tous les deux?

**M. Ellis:** Au fait, non.

**Le président:** Monsieur Lumley, voudriez-vous relire votre amendement?

**M. Lumley:** Monsieur le président, la motion se lit comme suit: «que le président, le vice-président et six autres membres», et je propose l'amendement suivant: «que le président, le vice-président et quatre autres membres».

**M. Ellis:** Je l'appuie.



## [Texte]

Amendment agreed to.

Motion, as amended, agreed to.

**The Chairman:** Thank you, gentlemen.

Might I also ask for a motion with regard to the printing and distribution of the Committee's *Minutes of Proceedings and Evidence*? The Distribution Branch has stated that 1,000 copies has in the past been an adequate number. The same could either be reduced or increased by the Committee. The motion I would like is that the Committee print 1,000 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence*. Mr. Whittaker.

**Mr. Whittaker:** I move that the Committee print 1,000 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence*.

**The Chairman:** You have heard the question gentlemen.

Motion agreed to.

**The Chairman:** As has been usual in the past, we would well entertain early in our proceedings a motion to hear evidence when a quorum is not present. Standing Order 65(7) allows committees, by resolution, to authorize the hearing and printing of evidence when a quorum is not present. The motion in effect that I am looking for is that the chairman be authorized to hold meetings, receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present. Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, I would suggest that you add to the motion the words: "by a minimum of five members and two parties". If I am not mistaken, I think that is what the Transport Committee adopted last time.

**The Chairman:** That is right.

Motion agreed to.

**Mr. Malone:** And that it was a duly called meeting.

**The Chairman:** I think that is the only kind we can have, a duly called meeting.

The main estimates, gentlemen, for 1979-80 and supplementary estimates (A), 1979-80, have been referred to the Committee for consideration. Is there any other business at this time? Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, now that it is statutory, I was wondering if the chairman in conjunction with the steering committee would arrange to recommend to the Committee that we request the House for a motion of referral, which is supposed to be automatic under the statutes, of the last annual reports of Canadian National and Air Canada. As you recall, sir, in the previous Parliament that was incorporated in the legislation; it is automatic, but we could do the previous year's report before the next one comes out. I think that is something that would give this Committee some work to do, following our dealing with the estimates.

• 1655

**The Chairman:** That is a very useful suggestion. You are quite right; it is a statutory requirement. I am not sure whether the House provisions have yet established a vehicle for doing that, but it is a matter that the steering committee could take under consideration. It is an excellent suggestion.

## [Traduction]

L'amendement est adopté.

La motion, amendée, est adoptée.

**Le président:** Merci, messieurs.

Puis-je également demander une motion quant à l'impression et à la distribution des procès-verbaux et témoignages de ce Comité? Le Service de la distribution nous a confirmé que, par le passé, 1,000 exemplaires était un chiffre convenable. Le Comité a la possibilité d'augmenter ou de réduire ce chiffre. Je voudrais une motion proposant que le Comité fasse imprimer 1,000 exemplaires de ses procès-verbaux et témoignages. Monsieur Whittaker.

**M. Whittaker:** Je propose que le Comité fasse imprimer 1,000 exemplaires de ses procès-verbaux et témoignages.

**Le président:** Messieurs, vous avez entendu la motion.

La motion est adoptée.

**Le président:** Comme ce fut la coutume par le passé, nous allons, au début de nos délibérations, discuter d'une motion visant l'audition des témoignages lorsqu'il n'y a pas quorum. Le règlement permanent 65(7) permet aux comités, par résolution, d'autoriser l'audition et l'impression de témoignages lorsqu'il n'y a pas quorum. Je veux une motion permettant au président de tenir des réunions, d'entendre des témoignages et d'en autoriser l'impression, lorsqu'il n'y a pas quorum. Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Monsieur le président, je suggère d'ajouter à votre motion: «lorsqu'il y a un minimum de cinq députés présents et deux partis représentés». Sauf erreur, c'est ce que le Comité des transports a adopté la dernière fois.

**Le président:** En effet.

La motion est adoptée.

**M. Malone:** Dans le cas d'une séance dûment convoquée.

**Le président:** Je pense que ce sont les seules qui sont possibles, des séances dûment convoquées.

Messieurs, on a renvoyé au Comité, pour étude, le budget principal de 1979-1980 et le budget supplémentaire (A), 1979-1980. Y a-t-il autres choses? Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, maintenant que c'est réglementaire, je me demande si le président, ainsi que le comité directeur, pourraient recommander au Comité de demander à la Chambre une motion de renvoi, qui est censée être automatique aux termes de la Loi, concernant le dernier rapport annuel du Canadien National et d'Air Canada. Vous vous en souvenez sans doute, monsieur, lors de la législature précédente, cette mesure avait été inscrite dans la loi et elle doit être appliquée automatiquement. Toutefois, nous pourrions nous occuper du rapport de l'an dernier avant la parution du rapport suivant. Le Comité aurait ainsi du pain sur la planche après ses travaux relatifs aux prévisions budgétaires.

**Le président:** Voilà une proposition constructive. Vous avez raison; cela est exigé par la loi. Je ne sais pas si les dispositions prises par la Chambre prévoient un moyen particulier de traiter de cette question, mais c'est une chose que le comité directeur pourrait examiner. C'est une excellente suggestion.

[Text]

Is there any other business?

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, just to add to that point, we will not get the next annual reports for both those corporations tabled until March or April of next year. We could, in the meantime during the winter, be dealing with the last annual reports. I think the Committee would be well advised to do so, as they have already been tabled.

**The Chairman:** That is an appropriate matter for the steering committee and they will certainly consider that.

Is there any other business at this point in time?

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, just two questions. I understand that the estimates must be deemed to be passed by what November 5 it was announced in the House today?

**The Chairman:** Supplementary estimates A, Mr. Lumley, I think will be deemed to have passed by November 7 of this year.

**Mr. Lumley:** All right, and the only piece of legislation on the Order Paper today is the postal bill, is it?

**The Chairman:** Yes, the postal bill. You will be aware of course that there still remains some question in my mind as to the disposition by this Committee of transport matters that are currently before the other House. I know there will be some questions in the back of your minds, gentlemen, with respect to those two items. We will ascertain to have some answers to those questions when we meet again.

If there is no further business, the meeting is adjourned. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, we went into the total numbers of the members of the subcommittee. What is the breakdown of those six as it pertains to parties, the government side, the opposition side? It seems to me we had seven before and not eight.

**The Chairman:** Three, two and one, I would assume to be the usual breakdown.

**Mr. Benjamin:** All right.

**The Chairman:** That again, I think, we can confirm within the steering committee. That can be an item or a matter referred back to the Committee by the steering committee.

**Mr. Benjamin:** You just quelled a fear that I had not had yet, and I did not want to get euchred this early in the game.

**Mr. Harquail:** Mr. Chairman, just on a point of information. I am just curious, under the estimates, when would you see, as Chairman, an opportunity to see the Minister before this Committee.

**The Chairman:** Mr. Harquail, I think unless the parliamentary secretary is in a position to answer that now, I think we would be well advised to give the parliamentary secretary some time to consult with the Minister prior to our first steering committee meeting. At that time, I think the parliamentary secretary could be in a position to advise us of useful dates or times in which the Minister would be available for questions.

[Translation]

Y a-t-il d'autres questions?

**M. Benjamin:** Monsieur le président, permettez-moi d'ajouter que les rapports annuels de ces deux sociétés ne seront pas déposés avant mars ou avril de l'année prochaine. Entre-temps, pendant l'hiver, nous pourrions nous occuper des derniers rapports annuels. Je pense que le Comité ferait bien de s'en occuper, puisqu'ils ont déjà été déposés.

**Le président:** C'est une question qui relève du comité directeur et qui sera certainement examinée par ce dernier.

Y a-t-il d'autres questions, maintenant?

**M. Lumley:** Monsieur le président, deux petites questions. Si je comprends bien, on a annoncé aujourd'hui, en Chambre, que le budget des dépenses sera considéré comme étant adopté à partir du 5 novembre?

**Le président:** Monsieur Lumley, je pense que le Budget supplémentaire (A) sera considéré comme ayant été adopté le 7 novembre 1979.

**M. Lumley:** Très bien, et la seule mesure législative qui figure au Feuilleton aujourd'hui est le projet de loi sur les postes, n'est-ce pas?

**Le président:** Oui. Vous savez sans doute, par ailleurs, que je me pose encore certaines questions quant à l'étude, au sein de ce Comité-ci, de mesures relatives aux transports qu'étudie actuellement la Chambre haute. Je sais que vous voulez obtenir certaines réponses, messieurs, au sujet de ces deux questions. Nous tâcherons très certainement de les obtenir à temps pour notre prochaine réunion.

S'il n'y a rien d'autre, la séance est levée. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, nous avons parlé du nombre total de membres du sous-comité. Quelle est la répartition, par parti, des six députés? Il me semble que nous en avions sept auparavant, non huit.

**Le président:** Trois, deux et un; je pense que cela représente la ventilation habituelle.

**M. Benjamin:** Très bien.

**Le président:** Encore une fois, je pense que nous pourrions confirmer cela au sein du comité directeur. Ce peut être une question que le comité directeur pourra renvoyer au Comité.

**M. Benjamin:** Vous venez de calmer une crainte que je n'avais pas encore eue. Je ne voulais pas me faire embobiner dès le début.

**M. Harquail:** Monsieur le président, j'aimerais simplement obtenir un renseignement. A quel moment, au cours de notre examen du budget, pourrions-nous, selon vous, poser des questions au ministre au cours d'une réunion du Comité?

**Le président:** Monsieur Harquail, à moins que le secrétaire parlementaire ne puisse répondre tout de suite à cette question, je pense que nous ferions mieux de lui accorder un certain délai pour consulter le ministre, avant notre première réunion du comité directeur. Le secrétaire parlementaire pourra alors, au cours de cette réunion, nous communiquer les dates et heures auxquelles le ministre serait libre pour répondre à nos questions.



## [Texte]

**Mr. Harquail:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you gentlemen very much indeed.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

Thursday, October 25, 1979

• 1542

**The Chairman:** Good afternoon, gentlemen. I would like to bring the meeting to order.

The Order of Reference for your Committee's activities is as follows, and I will read so that it will be part of the record:

*Ordered:*

That Votes 60a, 90a and 107a relating to the Department of Transport for the fiscal year ending March 31, 1980 be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

As your Chairman, it is my privilege to present to you—I am just wondering whether or not it has been distributed—your steering committee's first report, the Subcommittee on Agenda and Procedure. I will not read it. I assume you have it in front of you and you could peruse it quickly. I would then ask for a mover regarding concurrence in this first report of your Subcommittee on Agenda and Procedure.

**Mr. Whittaker:** I so move.

**The Chairman:** We can then open the meeting for any comments or observations the members might wish to make about the report.

• 1545

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, probably my memory fails me but, on the matter of the Committee's work for this and the next three meetings on Supplementary Estimates (A). I do not recall whether it was to be included in the report of the steering committee or not. That we would be confining our questions and discussion just to the Supplementary Estimates (A). Is that in the Subcommittee report or is that something you were going to tell us about later?

**The Chairman:** Mr. Benjamin, it was something that I had assumed the steering committee would accept responsibility for with respect to our various groups, but in a general way it will be my intention with respect to the supplementary estimates to stick fairly close to the rules of relevancy with respect to the matter in front of us. You will understand it is of course up to yourselves. The references that are in front of us are reasonably narrow and there are two choices open to you: We can either treat the supplementary estimates in a manner reflecting or recognizing that they will be deemed to have been reported back on November 5 whether we are finished with them or not and that, indeed, the main estimates which are also referred to us must be reported back by December 7, I think...

**Mr. Benjamin:** Ninth.

**The Chairman:** Ninth, is it? I stand corrected on that. Thank you. It was felt generally by your steering committee

## [Traduction]

**M. Harquail:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Messieurs, je vous remercie.

La séance est levée.

Le jeudi 25 octobre 1979

**Le président:** Bonjour, messieurs. La séance est ouverte.

Je veux d'abord lire l'ordre de renvoi concernant le travail du Comité, afin de le consigner au procès-verbal:

*Il est ordonné:*

Que les crédits 60a, 90a, et 107a, portant sur le ministère des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980 soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

A titre de président, j'ai l'honneur de vous présenter—je me demande justement si on l'a distribué—le premier rapport de votre Comité directeur, le Sous-comité du programme et de la procédure. Je ne le lirai pas. Je présume que vous l'avez tous devant vous et que vous pouvez le lire rapidement. Je demanderais donc à quelqu'un de proposer l'adoption de ce premier rapport du Sous-comité du programme et de la procédure.

**M. Whittaker:** Je la propose.

**Le président:** Nous sommes donc prêts à recevoir les commentaires ou les observations des députés sur ce rapport.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, ma mémoire me fait peut-être défaut, mais à l'égard du travail du Comité pour cette réunion et les trois réunions subséquentes portant sur le Budget supplémentaire (A), je ne me souviens pas si le rapport du sous-comité mentionnait qu'on s'en tiendrait strictement au Budget supplémentaire (A). Cette disposition est-elle dans le rapport du sous-comité, ou deviez-vous nous la décréter plus tard?

**Le président:** Monsieur Benjamin, j'ai supposé que le comité directeur aurait réglé cela par le choix des divers groupes que nous entendrons, mais en général, quant au Budget supplémentaire, je vais m'en tenir strictement à la règle de la pertinence. Évidemment, c'est à vous de décider. Les ordres de renvoi en question sont assez étroits, et vous avez deux choix: soit que nous traitions du Budget supplémentaire d'une façon qui tienne compte du fait qu'il sera automatiquement adopté le 5 novembre, même si nous n'avons pas fini de l'étudier, et aussi du fait que nous devons faire rapport sur le Budget principal, qui nous a aussi été renvoyé pour étude, le 7 décembre au plus tard, et je pense...

**M. Benjamin:** Le 9.

**Le président:** Ah, c'est le 9 alors? Merci de cette précision. Le comité directeur a conclu que, quoique la période de temps

*[Text]*

that while there is limited time, there is still more time with respect to the main estimates than there will be with respect to the supplementary estimates; hence the decision on the part of your Chairman to adhere relatively closely to the rules of relevancy with respect to supplementary estimates. But I would prefer doing it that way, Les, rather than have them included . . . Mr. Lumley, do you have a comment?

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, knowing your past history, since this is the first meeting we are having with the new Minister of Transport, I am sure you will be flexible on the general subject of transportation.

**The Chairman:** Yes, I will be. I ask you all to take particular note of the third paragraph of our first report to you and encourage and solicit your support in that proposal. May I have concurrence in this report?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** We have, gentlemen, three votes in the Supplementary Estimates (A) 1979-80. Does the Committee wish to consider all these votes together? If so, then, is there agreement that I call Votes 60a, 90a and 107a together under Transport.

## TRANSPORT

A—Department—Air Transportation Program

Vote 60a—Air Transportation—The grants listed in the Estimates—\$1

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 90a—Surface Transportation—The grant listed in the Estimates—\$1

Vote 107a—Surface Transportation—Payments to VIA Rail Canada Inc., in accordance with terms and conditions approved by the Governor in Council, for capital expenditures—\$67,100,000

**The Chairman:** Is it your wish that we deal with them separately? Agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** You will find, gentlemen, these votes listed in your Blue Book on pages 50 and 55 under Transport.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes, Mr. Benjamin, on a point of order.

**Mr. Benjamin:** We are sort of in a bit of an historic occasion. Are we not going to get any kind of an inaugural address or opening statement from the Minister?

**The Chairman:** There is a certain protocol that I have learned well from the gentleman who has sat in this Chair before us and it is now my very very warm and distinct pleasure—many of you around the room will be aware of what I speak—to welcome to this perhaps the most senior of all the standing committees of the House of Commons . . .

**An hon. Member:** Hear, hear!

*[Translation]*

soit limitée, nous disposons de plus de temps pour l'étude du Budget principal que pour l'étude du Budget supplémentaire; c'est pourquoi j'ai décidé de veiller à la pertinence du débat concernant le Budget supplémentaire. Et je préfère agir ainsi, Les, plutôt que de l'inclure . . . Monsieur Lumley, vous aviez une observation?

**M. Lumley:** Monsieur le président, nous savons comment vous procédez et puisque c'est la première réunion que nous avons avec le nouveau ministre des Transports, je suis convaincu que vous serez assez souple sur le débat concernant toute la question des transports.

**Le président:** Oui, je le serai. Je vous demande de noter surtout le troisième paragraphe du premier rapport et vous prie de bien vouloir m'appuyer à cet égard. Le rapport est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Messieurs, nous devons étudier trois crédits du Budget supplémentaire (A) 1979-1980. Le Comité désire-t-il étudier ces crédits ensemble? Si vous êtes d'accord, je mets en délibération les crédits 60a, 90a et 107a du ministère des Transports.

## TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports aériens

Crédit 60a—Transports aériens—Subventions inscrites au Budget—\$1

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 90a—Transports de surface—Subvention inscrite au Budget—\$1

Crédit 107a—Transports de surface—Paiements à la VIA Rail Canada Inc. pour fins de dépenses en capital conformément aux conditions approuvées par le gouvernement en conseil.—\$67,100,000

**Le président:** Préférez-vous que nous les étudions séparément? D'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Messieurs, ces crédits se trouvent aux pages 53 et 55 sous la rubrique Transports dans le Budget supplémentaire (A).

**M. Benjamin:** Monsieur le président.

**Le président:** Oui, monsieur Benjamin, vous avez un rappel au Règlement?

**M. Benjamin:** Cette séance constitue un événement historique. N'allons-nous pas avoir un discours d'inauguration, ou une déclaration préliminaire du ministre?

**Le président:** J'ai bien appris le protocole par l'exemple des messieurs qui m'ont précédé à la présidence, et c'est maintenant un vif plaisir pour moi—plusieurs d'entre vous savent de quoi je parle, de souhaiter la bienvenue à ce plus ancien des comités permanents de la Chambre des communes . . .

**Une voix:** Bravo, bravo!



## [Texte]

**The Chairman:** ... a new Minister, the Honourable Don Mazankowski, the distinguished member for Vegreville. It is our pleasure to have you with us, Mr. Minister. Mr. Benjamin has noted and Mr. Lumley has noted that this is historic and I wish you well in your work. We are here to serve you in much the same fashion as you are here to serve the members of the Chamber. May I ask whether you have some opening comments, and if you would introduce the officials that you have with you here today.

• 1550

**Some hon. Members:** Hear, hear!

**Hon. Don Mazankowski (Minister of Transport):** Mr. Chairman, you would know that I would not want to trespass unduly on the time of the other honourable members so I will not be too long. I would like to begin by congratulating you, sir, on the elevation to the lofty position of Chairman of this very distinguished Committee. Your background in the field of transportation, your service ...

**The Chairman:** Because we do have a few moments, gentlemen, for disposition, perhaps the Minister could make a few comments and then you may want to consider quickly whether we should return after the vote has concluded. Mr. Minister.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I do in all sincerity want to extend to you my personal congratulations on your elevation to the position of Chairman. I think it clearly demonstrates the support and the confidence that the members of this Committee place in you and I look forward to working with you as with other honourable members of the Committee. And I want to congratulate the other honourable members of this Committee on both sides, three sides, for participating in the activities of the Transportation Committee. I expect that it will be a lively committee and I hope that the Committee will undertake to engage itself in many of the tasks that face us in transportation.

My opinion over the years is that the Transportation Committee has not been utilized often enough and in an effective fashion in dealing with the basic issues that affect transportation in every mode. Subject to your Committee's concurrence I think there is a whole host of areas that we can look into. I think of the total transportation issue within the City of Toronto and the City of Montreal. There are problems in all modes of Atlantic transportation. There are certainly the problems of grain handling and grain movement, the ferry services, the adequacy of our air navigational systems, the adequacy of our transportation services in the North. There will also naturally be some investigative work that should perhaps be carried on through the work of this Committee.

I want to assure you that I will give you my utmost co-operation in your Committee's desire to address these very important issues and assure you that I will appear before the Committee as often as I possibly can. I noted that I was eight minutes late coming here this afternoon and I thank you for giving me that latitude. I hope that it does not happen again. Nevertheless, members, I look forward to working with you in the Committee.

## [Traduction]

**Le président:** ... au nouveau ministre, l'honorable Don Mazankowski, le très distingué député de Vegreville. Nous sommes heureux de vous accueillir, monsieur le ministre. MM. Benjamin et Lumley ont noté que c'est un événement historique, et je voudrais vous souhaiter beaucoup de succès dans votre travail. Nous sommes ici pour vous servir comme vous devez servir les députés de la Chambre. Je vous demande donc de présenter les fonctionnaires qui vous accompagnent, et de faire votre déclaration préliminaire.

**Des voix:** Bravo!

**L'honorable Don Mazankowski (ministre des Transports):** Monsieur le président, je ne voudrais pas m'approprier indûment le temps réservé aux autres députés et je serai donc très bref. J'aimerais tout d'abord vous féliciter pour votre promotion au glorieux poste de président de cet éminent comité. Votre expérience dans le domaine des transports, vos états de service ...

**Le président:** Puisque nous avons un peu de temps devant nous messieurs, nous pourrions peut-être proposer au ministre de faire quelques remarques préliminaires avant que nous ne décidions de revenir ou non après le vote. M. le ministre.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je voudrais vous offrir mes félicitations les plus sincères pour votre promotion au poste de président, promotion qui témoigne de l'appui et de la confiance que vous portent les membres du comité. Je suis impatient de travailler avec vous ainsi qu'avec les autres membres du comité. J'aimerais également féliciter les honorables députés des trois partis qui participent aux travaux du comité des Transports. Je suis certain que notre comité sera très actif et que nous entreprendrons les nombreuses tâches qui nous attendent dans le secteur des transports.

Il me semble que jusqu'à présent le comité des Transports n'a pas été utilisé assez fréquemment et efficacement lorsqu'il s'est agi de régler certains problèmes capitaux concernant les transports. Si les membres du comité sont d'accord, je crois que nous pourrions nous pencher sur un grand nombre de questions. Je pense en particulier à la question des transports dans les villes de Toronto et de Montréal. Je pense aussi au problème des transports de tous genres dans la région Atlantique, au problème de la manutention et du transport des céréales, aux services des traversiers, aux systèmes d'aide à la navigation aérienne et enfin aux services de transport dans le Nord. Le comité des Transports pourra également se charger de certaines enquêtes.

Je voudrais vous assurer que vous pouvez compter sur toute ma coopération et je suis prêt à comparaître devant ce comité aussi souvent que cela me sera possible. J'avais huit minutes de retard aujourd'hui et je vous remercie de m'avoir accordé ce petit délai. J'espère que cela ne se reproduira pas. Je suis néanmoins très impatient, messieurs, de travailler avec vous au sein de ce comité.

[Text]

I would like, Mr. Chairman, at some time to make a comment on item three because I, too, support that particular initiative. Indeed, I have made representations to the House Leader and he intends to take those representations further. But we can get on to that at a later time.

**The Chairman:** Mr. Minister, thank you very much. The bells are ringing. Is there any disposition whether we should adjourn until we have the Minister with us one week from today at 9.30 in the morning? He has indicated his acceptance. Apparently the advice that we have from the Parliamentary Secretary is that a week from today will be the Minister's first available date. Do you wish to come back after the vote or do you wish to adjourn until next Thursday? Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, if I understand correctly, we can start on the Main Estimates the day after the Supplementary Estimates are deemed to be approved. Is that not correct? And we have approximately one month to do the Main Estimates. Perhaps the Parliamentary Secretary can find out how many days within that month we will be able to have the Minister with us, which may indeed shorten the discussion on Supplementary Estimates to one day.

**The Chairman:** Mr. Jelinek.

**Mr. Otto Jelinek (Parliamentary Secretary to Minister of Transport):** I will certainly undertake that and I will report to the Chairman and to the steering committee when we find out the dates that the Minister is available to appear before the Committee for the Supplementary Estimates.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

• 1555

**Mr. Benjamin:** I presume that our 9.30 slot tomorrow morning is still on to start dealing with the sups, without the Minister.

**The Chairman:** I am sorry. One week from today is the first available date for the Minister.

**Mr. Benjamin:** No, but I meant, do we not have a slot for 9.30 tomorrow morning?

**The Chairman:** No.

**Mr. Benjamin:** Oh, we do not.

**The Chairman:** I am sorry. I might mention that there is a slot for the Committee at 9.30, but the Minister would not be present.

**Mr. Benjamin:** Are we going to proceed with the sups tomorrow morning or not?

**Mr. Lumley:** Without the Minister?

**Mr. Benjamin:** Without the Minister.

**Mr. Mazankowski:** I should say, Mr. Chairman, I regret very much about tomorrow. I have had a commitment that has been put off on three different occasions, but I would be available tonight.

**Mr. Jelinek:** Perhaps we could ask the Minister whether he has time this afternoon to come back from the vote, which should be finished in half an hour.

[Translation]

Monsieur le président, je voudrais faire une remarque au sujet du troisième point, initiative qui me semble particulièrement louable. J'ai d'ailleurs présenté certaines instances au leader de la Chambre qui s'est engagé à les prendre en considération. Nous pourrions revenir là-dessus plus tard.

**Le président:** Monsieur le ministre, merci beaucoup. La cloche sonne. Voulez-vous que nous levions la séance jusqu'à jeudi en huit, à 9 h 30 du matin, date à laquelle le ministre doit comparaître? Il nous a avisé qu'il était disponible. Le Secrétaire parlementaire nous a fait savoir que le ministre ne serait pas disponible avant jeudi en huit. Voulez-vous que nous reprenions après le vote ou voulez-vous que nous levions la séance jusqu'à jeudi prochain? Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Monsieur le président, si j'ai bien compris, nous pouvons commencer notre étude du budget principal dès le lendemain du jour où le budget supplémentaire aura été approuvé. Est-ce exact? Il nous reste donc environ un mois pour étudier le budget principal. Le Secrétaire parlementaire pourrait peut-être calculer combien de fois le ministre pourra comparaître devant ce comité au cours de ce mois, car nous risquons de n'avoir qu'un jour pour discuter du budget supplémentaire.

**Le président:** M. Jelinek.

**M. Otto Jelinek (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Je vais m'en occuper et indiquerai au président ainsi qu'aux membres du comité directeur les dates auxquelles le ministre pourra comparaître devant le comité dans le cadre de l'étude du budget supplémentaire.

**Le président:** M. Benjamin.

**M. Benjamin:** Je présume que la pièce est réservée pour demain matin à 9 h 30, pour que l'on puisse entreprendre l'étude du budget supplémentaire sans le ministre.

**Le président:** Je m'excuse. La première occasion que nous aurons de siéger avec le ministre, c'est dans une semaine.

**M. Benjamin:** Est-ce qu'il n'y a pas de réunion prévue pour demain matin à 9 h 30?

**Le président:** Non.

**M. Benjamin:** Ah, il n'y a pas de réunion prévue.

**Le président:** Je regrette. Je pourrais signaler cependant que le comité pourrait toujours se réunir à 9 h 30 demain matin, mais il faudrait que ce soit sans le ministre puisqu'il ne peut pas y être présent.

**M. Benjamin:** Alors est-ce que nous allons nous réunir pour étudier le budget supplémentaire demain matin ou non?

**M. Lumley:** Sans le ministre?

**M. Benjamin:** Sans le ministre.

**M. Mazankowski:** Je regrette, monsieur le président, de ne pas pouvoir être des vôtres demain. J'ai un engagement qui a déjà été remis à trois reprises, mais je serai disponible ce soir.

**M. Jelinek:** On pourrait peut-être demander au ministre s'il a le temps de revenir cet après-midi après le vote qui ne devrait pas prendre plus d'une demi-heure.



[*Texte*]

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, my problem is that today is my duty day in the House. I arranged to have another Minister fill in for me until 5 or 5.30. He cannot be available this evening. I find out when you are a Minister and it is your duty day, you must be there.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Mr. Chairman, we have no way of knowing how long the bells may ring.

**The Chairman:** No, we do not, and I suggest that perhaps we had better adjourn, and if there is no clear consensus about returning and no clear consensus about proceeding without the Minister, that—Mr. Lumley?

**Mr. Lumley:** If I understand the Minister, Mr. Chairman, he is available tonight so maybe we can go back in the House and discuss it amongst ourselves if the Minister is available tonight and if there is a room available. We can still leave it to the call of the Chair, but if we can find a slot tonight . . .

**The Chairman:** The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[*Traduction*]

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, le problème, c'est que je suis de service à la Chambre aujourd'hui. J'ai demandé à un autre ministre de me remplacer jusqu'à 17 h 00 ou 17 h 30. Ce ministre ne sera pas disponible ce soir. Lorsqu'on est ministre et qu'on est de service, on devrait être à la Chambre.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Monsieur le président, nous ne pouvons pas savoir combien de temps les cloches vont sonner.

**Le président:** En effet, nous ne pouvons pas le savoir et je propose donc qu'on ajourne la séance, puisque de toute façon on n'arrive pas à s'entendre pour revenir ce soir ou continuer sans le ministre, à moins que M. Lumley . . .

**M. Lumley:** Si j'ai bien compris, le ministre, monsieur le président, pourrait être disponible ce soir, nous pouvons donc en allant à la Chambre discuter de la question entre nous et si nous arrivons à trouver une salle, nous pourrions nous réunir sur convocation du président . . .

**Le président:** La séance est levée.



If undelivered, return **COVER ONLY** to  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,  
retourner cette **COUVERTURE SEULEMENT**  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Thursday, November 1, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 2

Le jeudi 1<sup>er</sup> novembre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

RESPECTING:

Supplementary Estimates (A) 1979-80  
Votes 60a, 90a and 107a under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (A) 1979-80  
Crédits 60a, 90a et 107a sous la rubrique  
TRANSPORTS

INCLUDING:

The First Report to the House

Y COMPRIS:

Le premier rapport à la Chambre

APPEARING:

The Honourable Donald Mazankowski  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Donald Mazankowski  
Ministre des Transports

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

First Session of the  
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
trente et unième législature, 1979

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. J. M. Forrestall

*Vice-Chairman:* Mr. Jack Ellis

Messrs.

Baker (*Gander-  
Twillingate*)

Bockstael

Cook

Deniger

Fulton

Harquail

Jelinek

Lapointe

Lumley

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. J. M. Forrestall

*Vice-président:* M. Jack Ellis

Messieurs

McDermid

Nylander

Reid (*St. Catharines*)

Richardson (*Humboldt-  
Lake Centre*)

Skelly

Towers

Turner

Whittaker—(19)

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, October 31, 1979:

Mr. Cook replaced Mr. Gass;

Mr. Towers replaced Mr. Malone.

On Thursday, November 1, 1979:

Mr. Baker (*Gander-Twillingate*) replaced Mr. Dionne  
(*Northumberland-Miramichi*);

Mr. Fulton replaced Mr. Benjamin.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 31 octobre 1979:

M. Cook remplace M. Gass;

M. Towers remplace M. Malone.

Le jeudi 1<sup>er</sup> novembre 1979:

M. Baker (*Gander-Twillingate*) remplace M. Dionne  
(*Northumberland-Miramichi*);

M. Fulton remplace M. Benjamin.



## REPORT TO THE HOUSE

Thursday, November 1, 1979

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## FIRST REPORT

In accordance with its Order of Reference of Monday, October 15, 1979, your Committee has considered Votes 60a, 90a and 107a under Transport in the Supplementary Estimates (A), for the fiscal year ending March 31, 1980 and reports the same.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 1 and 2*) is tabled.

Respectfully submitted,

## RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 1<sup>er</sup> novembre 1979

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## PREMIER RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979, votre Comité a étudié les crédits 60a, 90a et 107a sous la rubrique Transports du Budget supplémentaire (A) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980 et en fait rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules nos 1 et 2*) est déposé.

Respectueusement soumis,

*Le président*

J.M. Forrestall

*Chairman*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 1, 1979

(3)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Bockstael, Deniger, Forrestall, Fulton, Harquail, Jelinek, Lapointe, Lumley, McDermid, Nylander, Reid (*St. Catharines*), Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Skelly, Towers, Turner, Whittaker.

*Other Members present:* Messrs. Graham, McLean and Roy (*Laval*).

*Appearing:* The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport.

*Witness: From the Department of Transport:* Mr. R. Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 15, 1979, relating to the Supplementary Estimates (A) for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, October 25, 1979, Issue No. 1.*)

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 60a, 90a and 107a under TRANSPORT.

The Minister made a statement.

The Minister and the witness answered questions.

*It was agreed,*—That the document entitled—Accidents And Investigations Reported To The Canadian Transport Commission By Railways Under Its Jurisdiction—Submitted by the Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TC-1"*).

Vote 60a carried.

Vote 90a carried.

Vote 107a carried.

*Ordered,*—That the Chairman report to the House the Supplementary Estimates (A) under TRANSPORT for the fiscal year ending March 31, 1980.

At 11:05 o'clock a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 1<sup>er</sup> NOVEMBRE 1979

(3)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 40 sous la présidence de M. Forrestall (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Bockstael, Deniger, Forrestall, Fulton, Harquail, Jelinek, Lapointe, Lumley, McDermid, Nylander, Reid (*St. Catharines*), Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Skelly, Towers, Turner, Whittaker.

*Autres députés présents:* MM. Graham, McLean et Roy (*Laval*).

*Comparait:* L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports.

*Témoin: Du ministère des Transports:* M. R. Y. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979 portant sur le Budget supplémentaire (A) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du jeudi 25 octobre 1979, Fascicule n° 1.*)

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 60a, 90a et 107a sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre fait une déclaration.

Le ministre et le témoin répondent aux questions.

*Il est convenu,*—Que le document intitulé—Accidents et enquêtes rapportés à la Commission canadienne des transports par les chemins de fer relevant de sa juridiction—soumis par l'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports, soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*voir Appendice «TC-1»*).

Le crédit 60a est adopté.

Le crédit 90a est adopté.

Le crédit 107a est adopté.

*Il est ordonné,*—Que le président fasse rapport à la Chambre du Budget supplémentaire (A) sous la rubrique TRANSPORTS pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

A 11 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, November 1, 1979

• 0942

[Texte]

**The Chairman:** Order. I wonder, Mr. Mazankowski, if we could have the senior people at the table.

Good morning, gentlemen. We were, as you will recall, interrupted at our initial meeting. The purpose today is to resume consideration of our Order of Reference relating to the Supplementary Estimates (A) For The Fiscal Year Ending March 31, 1980.

At our last meeting I had called Votes 60a, 90a and 107a under Transport.

## TRANSPORT

A—Department—Air Transportation Program

Budgetary

Vote 60a—Air Transportation—The grants listed in the Estimates—\$1

A—Department—Surface Transportation Program

Budgetary

Vote 90a—Surface Transportation—The grant listed—\$1

Vote 107a—Surface Transportation—Payments to VIA Rail Canada Inc—\$67,100,000

**The Chairman:** If it is the wish of the Committee, we shall resume consideration of all these votes together at this meeting. If there is no objection to that, then, Mr. Mazankowski, might I again welcome you, apologize for the disruption of last week and, perhaps, ask that you introduce the officials you have with you this morning.

**Hon. Donald Mazankowski (Minister of Transport):** Thank you very much, Mr. Chairman, and members of the Committee. I, too, welcome this opportunity to come before you in consideration of Votes 60a, 90a and 107a.

With me today are officials from Transport Canada: the Deputy Minister, who was just recently appointed, Arthur Kroeger; seated next to Mr. Kroeger is Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Administration; Mr. Bob Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Administration; and seated in the background,—nonetheless a very important background, I must say—is the Assistant Deputy Minister Coordination, Mr. J. L. Charron and the Assistant Deputy Minister—Finance, Mr. MacGougan.

• 0945

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister. I might, on your behalf, gentlemen, add my welcome to the new Deputy Minister and assure him of our support and best wishes in the task that he has undertaken. Mr. Minister, do you wish to make

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 1<sup>er</sup> novembre 1979

[Traduction]

**Le président:** A l'ordre. Monsieur Mazankowski, vous pourriez peut-être faire approcher vos hauts fonctionnaires.

Bonjour, messieurs. Vous vous rappellerez sans doute que nous avons été interrompus lors de notre première réunion. Aujourd'hui, nous devons reprendre l'étude de notre ordre de renvoi, portant sur le budget supplémentaire (A) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

Lors de notre dernière réunion, nous avons abordé les crédits 60a, 90a, et 107a, sous la rubrique Transports.

## TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports aériens

Budgétaire

Crédit 60a—Transports aériens—Subventions inscrites au Budget—\$1

A—Ministère—Programme des transports de surface

Budgétaire

Crédit 90a—Transports de surface—Subvention inscrite au Budget—\$1

Crédit 107a—Transports de surface—paiements à la VIA Rail Canada Inc.—\$67,100,000

**Le président:** Si le Comité le désire, nous reprendrons l'étude de tous ces crédits ensemble au cours de la présente réunion. Si personne ne s'y oppose, alors, M. Mazankowski, j'aimerais vous souhaiter la bienvenue à nouveau, m'excuser pour le dérangement de la semaine dernière et peut-être vous inviter à présenter les hauts fonctionnaires qui vous accompagnent ce matin.

**L'honorable Donald Mazankowski (ministre des Transports):** Merci beaucoup, monsieur le président, membres du Comité. Moi aussi je suis très heureux de comparaître devant vous pour l'étude des crédits 60a, 90a, et 107a.

J'ai aujourd'hui à mes côtés des hauts fonctionnaires de Transports Canada: le sous-ministre, dont la nomination est récente, M. Arthur Kroeger; près de lui, se trouve M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien; également, M. Bob Giroux, administrateur, Administration canadienne du transport de surface; aussi, M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; assis à l'arrière—un arrière est quand même très important—M. J. L. Charron, sous-ministre adjoint, Coordination, ainsi que M. MacGougan, sous-ministre adjoint, Finances.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre. En votre nom, messieurs, je souhaite la bienvenue au nouveau sous-ministre et lui souhaite bonne chance dans la tâche qu'il a entreprise. Monsieur le ministre, voulez-vous faire une autre déclaration?

[Text]

any further opening statement? You had started the other day and, if you care to, go ahead.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, with your permission and the permission of the members of the Committee, just to conclude some of the remarks that I started the other day when we were interrupted by the bell, I note with interest in your report of the subcommittee the intention of this Committee to pursue the possibility of establishing the Railway Committee Room as the official and continuing meeting place of this Committee. Because of the significance of the Railway Committee Room and the significance of transportation in this particular Committee, I must say that I welcome that initiative. I, too, have had similar thoughts and as a result had initiated some original exploration of this fact with the President of the Privy Council and the Speaker of the House. So I must tell you that any initiatives that this Committee takes in that regard will certainly meet with my blessing and, as a matter of fact, I will do whatever I can to encourage and facilitate that that becomes a reality.

In addition to that, I just simply want to say how impressed I am with the turnout and the calibre of the membership of this Committee.

**Some hon. Members:** Hear, hear!

**Mr. Mazankowski:** I look forward to meeting with you frequently, and I want to assure you that as Minister of Transport I want to use the Transport Committee as a sounding board, as a committee that will give me advice and guidance and assistance in the pursuit of addressing many of the problems in transportation. As all of you know, I am sure, the problems respecting transportation are indeed important and sometimes difficult but nonetheless very challenging, and I must say that I look forward with a great deal of enthusiasm to working together with you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister. Just in connection with the last part of the Minister's remarks, I might indicate to the Committee that we have now received a communication from the Speaker of the House indicating to me that he has instructed the Sergeant-at-Arms to communicate with us forthwith with respect to the return of this Committee to its original place of honour in the old Railway Committee Room. So we will see what events transpire from here on in. Mr. Minister, again I thank you. If you are ready, Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman. First of all, I would like to echo your comments in welcoming the Minister to his first Transport meeting, as a former distinguished member of this Committee. I too look forward to very positive discussions over the next few months and years with the Minister. Also, a welcome to his new Deputy Minister in his new portfolio. I wish him the very best of luck. It looks as though Alberta is taking over, Mr. Chairman, in more areas than just the energy field in this country. But very sincerely, I want to welcome the two of them.

Mr. Chairman, with the Minister's comments and your comments on the Railway Committee Room, and given the promise that it would go back to the Transport Committee, hopefully this augurs well for railway transportation itself in the future.

I would like, because of the supplementary estimates, to restrict my comments this morning to VIA Rail. My first

[Translation]

L'autre jour, vous aviez commencé à en faire une, et vous pouvez la poursuivre, si vous le voulez.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, avec votre permission et celle des membres du Comité, je voudrais conclure certaines des remarques que j'avais commencées à faire l'autre jour lorsque la cloche a sonné. Je note avec intérêt, dans le rapport du sous-comité, que vous avez l'intention d'étudier la possibilité de faire de la salle des chemins de fer la salle de réunion de ce Comité. Étant donné l'importance de cette salle et l'importance des transports pour votre Comité, je suis très heureux que vous ayez pris cette initiative. J'y avais moi-même pensé et j'avais entrepris des démarches préliminaires auprès du président du Conseil privé et de l'Orateur de la Chambre. Je peux donc vous dire que toutes les initiatives que prendra le Comité à cet égard recevront mon approbation et que je ferai tout ce que je pourrai pour encourager et faciliter vos desseins.

De plus, je veux ajouter que je suis très impressionné par le nombre et le calibre des membres de ce Comité.

**Des voix:** Bravo!

**M. Mazankowski:** J'espère vous rencontrer souvent et je veux vous assurer qu'en tant que ministre des Transports, j'ai l'intention d'utiliser le Comité des transports comme comité ressource, pour m'aider et me guider dans la recherche de solutions aux nombreux problèmes que nous posent les transports. Comme vous le savez tous, j'en suis certain, les transports nous posent de sérieux problèmes et nous posent de véritables défis. J'attends avec enthousiasme de pouvoir collaborer avec vous.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre. Au regard des dernières remarques du ministre, je souligne au Comité que nous avons reçu une communication de l'Orateur de la Chambre m'informant qu'il a demandé au sergent d'armes de communiquer avec nous immédiatement afin d'étudier la possibilité que le Comité réintègre sa place d'honneur dans la salle des chemins de fer. Nous attendrons donc voir comment les choses vont tourner. Monsieur le ministre, je vous remercie encore. Si vous êtes prêt, monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président. Tout d'abord, je me joins à vous pour souhaiter la bienvenue au ministre, qui a déjà été un membre distingué de ce Comité. J'espère également avoir des discussions très positives au cours des prochains mois et années avec le ministre. Je souhaite également la bienvenue à son nouveau sous-ministre. Je lui souhaite bonne chance. On dirait que l'Alberta n'a pas pris les devants seulement dans le domaine de l'énergie, monsieur le président. Je leur souhaite toutefois la bienvenue très sincèrement à tous deux.

Monsieur le président, compte tenu des commentaires du ministre et de vos commentaires sur la salle des chemins de fer, et de la promesse que le Comité reviendrait dans cette salle, l'avenir semble prometteur pour les transports ferroviaires.

Puisque nous étudions le budget supplémentaire, je limiterai mes commentaires ce matin à VIA Rail. La première question



*[Texte]*

question, through you, Mr. Chairman, to the Minister, is about the report that was made public by Mr. Benjamin this past summer, from your officials. I realize that it is not your personal report, it is a report from your officials with respect to passenger rail and some of the implications in there, and I guess it has alluded to some of the statements you have made in the past, too, with respect to the downgrading of rail passenger transportation in Canada. I wonder, Mr. Mazankowski, if you would like to make a few statements with respect to your thoughts on the future of rail passenger transportation in Canada.

• 0950

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am not sure what remarks you were alluding to when you suggested that I was on record as suggesting that we downgrade the prominence of rail passenger service in this country. I am sure that was an inaccurate reflection of the statement that I made or I was misquoted, albeit once in a while I tend to be somewhat inarticulate. But nevertheless I want to tell you that the rail passenger services are, as far as our Department is concerned, of very high priority.

I think the estimates will clearly reveal that in terms of operations. Our budget for this year will be in the order of \$277 million in the form of subsidy in payments to augment the rail passenger service in this country.

We have before us an estimate of \$67 million for capital expenditures. That is a total sum of money of well over \$300 million—over \$350 million. In a situation where resources are tight, we naturally have to ensure that we get the best value for the buck in all transportation areas. We are stressing the importance of developing a transportation system that is safe, efficient and effective and maximizing the utilization of existing plant, equipment and facilities.

I think the concern we have as a government and as a department is manifest in the action that we took recently with respect to the alteration of the northern Ontario rail passenger service wherein under the terms of the final plan the service between Capreol and Winnipeg would have been on a three-time weekly basis. We recognize the fact that there have not been public hearings throughout the course of the consideration of the final plan. We recognize that the local service that was provided was inadequate, and we recognize that the needs of the people were not being satisfactorily fulfilled. So it was in that spirit of attempting to maintain some semblance of good service, while going through a public hearing process and while asking VIA Rail to develop a rail passenger service that would indeed meet the regional and local needs, that we took that action.

So, Mr. Chairman, while there may have been some study documents floating around, I can assure you that I have not read the document, have not seen it. It is interesting to note that Frank Roberts, who was asked to comment on that particular document, knew nothing about it. So it might have been a document that was floating around before my time or was a document that was being worked on, but certainly nothing that could be attached to me or this government.

*[Traduction]*

que je poserai au ministre concerne le rapport rendu public par M. Benjamin l'été dernier, rapport rédigé par vos fonctionnaires. Je sais que ce n'est pas votre rapport à vous, c'est un rapport rédigé par vos fonctionnaires sur le service voyageurs des chemins de fer, et je pense qu'il contient certaines déclarations que vous avez faites par le passé au sujet de la dégradation des transports ferroviaires au Canada. Monsieur Mazankowski, peut-être voudriez-vous nous faire part de vos réflexions sur l'avenir des trains de voyageurs au Canada.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'ai, selon vous, proposé publiquement que l'on réduise l'importance des trains de voyageurs au Canada. J'ignore à quelle déclaration vous faites allusion, car cela ne reflète pas du tout ce que j'ai dit sur la question, même si je n'articule pas toujours bien mes mots. Les services de trains de voyageurs, au contraire, arrivent en tête sur la liste des priorités de mon ministère.

Vous vous en rendrez d'ailleurs compte en étudiant le budget de cette année. La somme de 277 millions de dollars a été affectée à titre de subvention pour l'amélioration des services de trains de voyageurs au Canada.

Nous avons à étudier un budget supplémentaire de 67 millions de dollars pour fins de dépenses en capital. Le montant total du budget dépasse 300, et même 350 millions de dollars. Nous sommes dans une situation d'austérité et nous devons nous assurer que tous nos crédits sont dépensés à bon escient. Il est donc nécessaire de mettre en place un système de transport à la fois sûr, efficace et économique, tout en utilisant au maximum le matériel existant.

Pour marquer l'intérêt qu'il porte à la question, le ministère a récemment décidé de modifier un projet final relatif au service de trains de voyageurs dans le Nord de l'Ontario, projet qui prévoyait trois liaisons hebdomadaires entre Capreol et Winnipeg. Il est vrai que des audiences publiques n'ont pas été tenues au cours de l'étude de la phase finale du projet. Il est vrai que les services locaux n'étaient pas satisfaisants et il est également vrai que les besoins des résidents n'étaient pas satisfaits. Afin de maintenir un service d'une certaine qualité, nous avons donc décidé de prendre ces mesures en attendant de connaître les résultats des audiences publiques et en attendant que VIA Rail puisse mettre en place un service de trains de voyageurs répondant aux besoins locaux et régionaux.

Monsieur le président, certains documents ont peut-être circulé, mais je vous assure que je ne les ai pas lus. Il est étonnant que M. Frank Roberts, qui a été interrogé au sujet de ces documents, n'en savait rien non plus. Ce document a peut-être été distribué avant ma nomination, mais nous n'avons rien à y voir.

[Text]

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, when that report was made by Mr. Benjamin he said the date was July 30. He did not say what year, so I take you at your word that it is not July 30, 1979, and the document does not exist. There were some implications of that document which obviously were very disconcerting, and maybe you could clarify your position with respect to passenger rates being adopted by Transport Canada rather than going to the CTC as has been done over the past years.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, in connection with that, I think there has been a long-standing philosophy that all modes of transportation should be treated equally in this country. I think we should start with that basic premise and I do not think you would disagree. I think it is perhaps in that connection that that statement may be applied. I want to assure you that the whole question of rail passenger service, VIA Rail, whether we should proceed with a VIA Rail act, is certainly something that is under consideration at all times.

As you know, Mr. Lumley, the establishment of VIA Rail was done merely by the stroke of a pen through a \$1 item in the supplementary estimates. I think that was wrong. I think we should have had a bill, and I think we should have had an opportunity to debate the pros and cons of VIA Rail. I think we should have had an opportunity to get some public input as to what the future of rail passenger service is in this country. It would be in that connection that we would be considering a VIA Rail act. It is something that we are looking at. I am not sure when we can bring forth a new bill, if we will, in this Parliament. If we can establish a framework wherein we can proceed with this kind of legislation, I would certainly welcome it.

• 0955

I think there is a lot to be gained in this country by seeking out the needs of the people and the various organizations. Transport 2000, for example, has some very interesting approaches to rail passenger service. I think they would have dearly loved to come before the standing committee on transport to talk about the future rail passenger service, to talk about how a VIA Rail Canada bill could be framed. I would certainly look forward to that opportunity.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, I would like to ask the Minister in that context, whether he has had an opportunity to consider the recommendation I made to him that the whole intercity passenger study be referred to this standing Committee so that we can have the kind of public input that the Minister alluded to a minute ago.

**Mr. Mazankowski:** What study are you referring to, Mr. Lumley?

**Mr. Lumley:** The whole study of intercity passenger transportation.

**Mr. Mazankowski:** Are you talking about the Samson Report?

**Mr. Lumley:** Well, the Samson Report is just one of many reports. You have a report on STOL; you have other reports, I am sure, that I am not even aware of. The whole subject of

[Translation]

**M. Lumley:** Monsieur le président, M. Benjamin a parlé d'un document daté du 30 juillet, mais il n'a pas dit de quelle année. J'en conclus qu'il ne s'agit donc pas du 30 juillet 1979 et que ce document n'existe pas. Ce document contenait des insinuations assez déconcertantes et vous pourriez peut-être nous indiquer ce que vous pensez des tarifs voyageurs approuvés par Transports Canada, ce qui nous éviterait d'avoir, comme par le passé, à nous adresser à la CCT.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, il existe, je crois, un principe assez ancien qui voudrait que tous les moyens de transport soient situés sur un pied d'égalité. Je crois que nous devons partir de cette hypothèse et j'espère que vous en conviendrez. C'est peut-être dans ce contexte que l'on peut interpréter cette déclaration. Les services de trains de voyageurs, ainsi que la question de savoir si nous devrions promulguer une loi sur VIA Rail, sont des priorités constantes de notre ministère.

Vous n'ignorez pas, monsieur Lumley, que c'est par le biais d'un crédit de \$1 dans le budget supplémentaire que VIA Rail a été constitué. Je crois que c'est une erreur. Nous aurions dû nous appuyer sur un projet de loi. Nous aurions dû avoir la possibilité de discuter des avantages et des inconvénients de VIA Rail. Nous aurions dû inviter le public à se prononcer sur l'avenir des services de trains de voyageurs au Canada. C'est dans ce contexte que nous envisagerions une loi sur VIA Rail. Nous y pensons. J'ignore toutefois quand nous pourrions présenter un nouveau projet de loi, en supposant que nous le ferons, au cours de la présente session. Je serais certainement heureux que nous établissions le cadre d'une telle législation.

Il serait très avantageux de déterminer les besoins des gens et des différents organismes. Par exemple, Transports 2000 adopte une démarche très intéressante à l'égard du service voyageurs ferroviaire. Cette organisation aurait certainement bien aimé comparaître devant le Comité permanent des transports pour discuter de l'avenir du service voyageurs, de la nature du projet de loi sur VIA Rail Canada. J'aimerais certainement avoir l'occasion de leur en parler.

**M. Lumley:** Monsieur le président, à cet égard, le ministre a-t-il eu l'occasion d'étudier la recommandation que je lui ai faite pour que toute l'étude sur le service voyageurs interurbain soit renvoyée au Comité permanent, afin que le public puisse participer, comme le ministre l'a mentionné plus tôt.

**M. Mazankowski:** De quelle étude parlez-vous, monsieur Lumley?

**M. Lumley:** L'étude sur le transport interurbain des voyageurs.

**M. Mazankowski:** S'agit-il du Rapport Samson?

**M. Lumley:** Ce n'est qu'un rapport parmi bien d'autres. Il y a aussi un rapport sur l'ADAC, et d'autres rapports que je ne connais même pas, j'en suis sûr. Ne serait-ce pas une bonne



[*Texte*]

intercity passenger transportation—would it not be a good idea, Mr. Minister, to have that referred to this Committee so that we can have public input right across the country?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I would have no objection to that but, of course, to a large degree that will be a matter for the Committee to decide. I think, Mr. Lumley, that as we proceed . . . We have the Supplementary Estimates; we have the Main Estimates; we have some particular problems—not problems; issues, I guess, is a better word—in the City of Toronto, in the City of Montreal; we have some transportation problems that are unique to Atlantic Canada. I think we have the potential of considering a new national transportation act. I would certainly welcome that kind of input.

It is a matter, really, of whether the Committee wants to confine itself simply to intercity rail passenger service or whether it wants to take a broader approach, or whether it may want to zero in on certain specifics. I am certainly amenable to sitting down with the Committee, through my Parliamentary Secretary, Mr. Jelinek, to work out a program of that nature.

One of the thrusts of our new government is to consult with the users, the industry, to get a better feel for what people expect in a national transportation system and what they are prepared to support.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, in keeping with what the Minister said, I want to assure him—and I think he has seen it already in the evidence of the past six months—that we want to be a very constructive opposition. I mean that recommendation in a very positive context in trying to get the input to fulfil the goals the Minister has set out for his department.

I thought the discouraging aspect of the SOMPS report was the fact that almost lip service was paid to the future of rail transportation, a postponement of any decision, and there was very little input. Although it was started as a multimodal study, very quickly, obviously by the report, they zeroed in on the Toronto international airport; very little discussion on STOL; very little discussion on rail, the electrification of rail, et cetera; I do not think any report on bus. It would seem to me that the energy crisis alone dictates that these subjects must be explored before any major decisions are made.

I am wondering, Mr. chairman, if the Minister would like to comment on it. I know it is not his study; it was started before his term, but, in making it public, it is his report and he could have added to it. I just wonder if, perhaps, he would like to comment now?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Lumley, I think that is a valid observation. I think, when you are looking at a multimodal passenger study, certainly all modes should be treated equally. In the greater Toronto area, for example, and the region which this particular report covers, it seems to me that the only way we can analyse the requirements of a transportation system is in a global context, and I think perhaps an opportunity was missed in that connection.

[*Traduction*]

idée de renvoyer toute cette question au Comité, afin que tous les citoyens puissent participer?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je n'y verrais aucun inconvénient, mais cette décision incombe au Comité. Au fur et à mesure que nous avancerons . . . Nous avons les prévisions supplémentaires; nous avons le Budget principal des dépenses; nous avons des problèmes, ou plutôt des questions particulières à Toronto, et à Montréal; nous avons des problèmes de transports particuliers aux Maritimes. Je crois qu'il est possible d'envisager une nouvelle loi nationale sur les transports. Je serais certainement favorable à ce genre de participation.

Il s'agit de savoir en fait si le Comité veut s'en tenir au service voyageurs interurbain ou s'il veut aborder un sujet beaucoup plus vaste. Je suis certainement disposé à discuter avec le Comité, par l'entremise de mon secrétaire parlementaire, M. Jelinek, pour établir un programme de ce genre.

Notre nouveau gouvernement a l'intention de consulter les usagers, l'industrie, pour mieux comprendre comment la population conçoit un réseau de transport national et ce qu'elle est disposée à payer.

**M. Lumley:** Monsieur le président, dans le même ordre d'idées, je tiens à lui assurer—et je crois qu'il s'en est déjà rendu compte au cours des six derniers mois—que nous voulons être une opposition très constructive. Je présente cette recommandation dans un esprit très positif, afin d'obtenir le genre de participation qui permettra au ministre d'atteindre les objectifs qu'il a fixés pour son ministère.

J'ai été plutôt déçu par le rapport SOMPS, car on s'est contenté d'y faire des vœux pieux à l'égard de l'avenir du transport ferroviaire, on a remis toute décision à plus tard et peu de gens y ont participé. Au départ, il devait s'agir d'une étude de plusieurs moyens de transport, mais très rapidement, tous les efforts ont été concentrés sur l'aéroport international de Toronto. On a peu abordé la question de l'ADAC, des chemins de fer, de l'électrification des chemins de fer, etc. On n'a rien dit non plus au sujet des autobus. La situation quant à l'énergie exige que nous étudions tous ces sujets avant de prendre des décisions importantes.

Le ministre aimerait-il faire des commentaires là-dessus? Je sais que cette étude a été amorcée avant qu'il ne devienne ministre, mais c'est lui le responsable de la publication du rapport et il aurait pu y ajouter quelque chose. Voudrait-il faire des observations maintenant?

**M. Mazankowski:** Il est vrai qu'une telle étude aurait dû englober de façon égale tous les moyens de transport. Pour la région de Toronto métropolitain, par exemple, il me semble qu'on ne peut analyser les besoins d'un réseau de transport que globalement, et qu'on a peut-être raté une occasion à cet égard.

[Text]

[Translation]

• (1000)

The somps Report could very well serve as a basis to promote dialogue in the whole area and perhaps this Committee might want to consider that in that connection.

Just as an afterthought, Mr. Chairman, and having regard to the fact that Mr. Lumley is indeed very concerned about the upgrading of rail passenger service in this country, I should indicate to him that since May 22, there has been an announcement by VIA Rail that the trains that operate between Montreal and Toronto are now stopping at Cornwall. That, I suppose, is proof positive of the fact that Mr. Lumley, in his constructive way, finds that these things pay off.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Minister. A long five-year battle to restore what was already there; and obviously we are very appreciative in our area.

Mr. Minister, one final question with respect to VIA Rail before I pass on to my colleagues. It has been reported that on the transcontinental train, that the sleeper car operation will have to change cars in Winnipeg, which, obviously could be a real inconvenience. I wondered if you have had discussions with Mr. Roberts with respect to that.

**Mr. Mazankowski:** Not specifically, Mr. Lumley—I have not had discussions with Mr. Roberts about that. I have had a lot of discussions with him in the recent past about a number of other things.

I am sure that we will find that there will be some bugs in the implementation of the new final plan. I think what we will have to do is give it an opportunity to work and see what adjustments may be required. But I certainly will take that matter up with Mr. Roberts and look into it. In the spirit of cooperation and the very constructive spirit which has been demonstrated by Mr. Lumley, we will certainly ensure that that matter is looked into.

**Mr. Lumley:** There is, Mr. Minister, another matter which perhaps you could discuss with Mr. Roberts. I understand that he was not even consulted with respect of the somps Report, which I think is something that certainly needs to be addressed by your officials.

**Mr. Mazankowski:** That is my understanding. However, I have only read about that and heard about it in the press. He has not indicated that to me directly because I have not asked him the question. If that is so, then of course, once again, as you point out, the somps Report may not necessarily be complete in dealing with the total global issue.

Here again, it may very well be an opportunity for this Committee, if we decide that the matter should be referred to this Committee, to have Mr. Roberts come before it and talk about the role which VIA Rail or any other intercity rail passenger service could provide in terms of the global transportation scene in southern Ontario.

**Mr. Lumley:** Mr. Minister, I wonder if you could advise me: does the Department or VIA have any studies with respect to electrification of railroads, particularly in the Quebec City-Windsor corridor?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, could I ask Mr. Giroux to answer that question, please.

Le rapport SOMPS pourrait très bien servir de base pour stimuler le dialogue sur toute cette question, et le Comité pourrait peut-être étudier cet aspect.

Pendant que j'y pense, monsieur le président, étant donné tout le souci que se donne M. Lumley pour pouvoir promouvoir l'amélioration du service voyageurs ferroviaire dans ce pays, je lui rappellerai qu'un communiqué de VIA Rail a annoncé, le 22 mai, que les trains voyageant entre Montréal et Toronto s'arrêteront maintenant à Cornwall. C'est une preuve éclatante du fait que M. Lumley a trouvé à son avantage de faire des critiques constructives.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le ministre. Il a fallu une longue bataille de cinq ans pour restaurer un service qui avait déjà existé; évidemment, nous en sommes très reconnaissants.

Monsieur le ministre, j'ai une dernière question à poser concernant VIA Rail, avant de laisser la parole à mes collègues. On a annoncé que les wagons-lits du train transcontinental devront être changés à Winnipeg; bien sûr, cela incommoderait beaucoup les voyageurs. Avez-vous eu des discussions avec M. Roberts à cet égard?

**M. Mazankowski:** Non, monsieur Lumley, je n'en ai pas discuté avec M. Roberts. Bien sûr, j'ai eu beaucoup de discussions avec lui dernièrement sur d'autres sujets.

Je suis certain qu'il y aura certains inconvénients dans l'application du nouveau plan final. Il faudra donc attendre la mise en œuvre de ce plan avant de voir quels ajustements seront nécessaires. Et je vais certainement en parler avec M. Roberts. Étant donné l'excellente coopération et les critiques constructives de M. Lumley, nous allons certainement étudier cette question.

**M. Lumley:** Monsieur le ministre, il y a aussi une autre question que vous pourriez peut-être discuter avec M. Roberts. Il semblerait qu'il n'a même pas été consulté au sujet du rapport SOMPS; c'est une lacune qui devrait certainement être étudiée par vos fonctionnaires.

**M. Mazankowski:** C'est aussi ce que j'ai appris. Toutefois, je n'en ai eu connaissance que par la presse. Il ne m'en a pas parlé lui-même, mais par contre, je ne l'ai pas interrogé à cet égard. Si c'est le cas, comme vous nous le faites remarquer, le rapport SOMPS n'a peut-être pas traité complètement toute la question.

Ce pourrait être l'occasion pour notre Comité, si on lui en donne le mandat, de faire venir M. Roberts pour discuter du rôle que VIA Rail, ou tout autre service voyageurs interurbain ferroviaire, pourrait jouer dans le cadre des services de transport du Sud de l'Ontario.

**M. Lumley:** Monsieur le ministre, pourriez-vous me dire si le ministère, ou VIA Rail, étudie l'électrification des chemins de fer, surtout dans le corridor Québec-Windsor?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je demanderais à M. Giroux de répondre à cette question, s'il vous plaît.



## [Texte]

**Mr. R. Y. J. Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Canada):** Not specifically, Mr. Chairman, with respect to electrification. There are studies with respect to better utilization of the roadways in the corridor associated with the introduction of the LRC trains some of which we should start getting towards the latter part of 1980. The whole question of rail electrification is one that is being addressed on a much more general basis but not specifically in the corridor.

Over the long term, I might add, referring back to some of the comments you made with respect particularly to the Montreal-Toronto route, electrification becomes definitely one thing that has to be looked at in terms of high speed, high capacity trains as an alternative to, for example, air travel, and this is one area that probably will be looked at in the future.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, through you to Mr. Giroux again, has your department looked at any studies from an energy-impact standpoint on the future of transportation, since I understand that 50 per cent of fossil fuel in Canada is consumed in the transportation sector? Have there been energy-impact studies?

**Mr. Giroux:** Yes, Mr. Chairman, there are a number of energy studies. For example, this whole question of electrification: contrary to some beliefs, the initial findings that we are getting in terms of electrification generally is that electrification will not preserve fuel except that it provides a much more viable alternative to fossil fuel. You can provide electric energy from a number of other sources of fuel, which of course makes it attractive. A number of studies are being undertaken in that area through our Department of Transport research and development programs generally, and particularly through a group that we call TDSS, which is really concerned specifically with energy. They are doing work jointly with Energy, Mines and Resources on a number of these matters.

• 1005

**The Chairman:** Mr. Lumley, your last question, please.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, is it possible that members of this Committee can receive copies of any energy impact studies that have been done by the department? In conjunction with that, since this is my last statement, Mr. Chairman, I want to thank the minister for his co-operation and also his officials for the briefings my caucus group had this past summer. It was a very frank and open discussion, which I sincerely appreciate your organizing.

**Mr. Mazankowski:** Yes, we will certainly have a look at what we have in the form of studies related to your question, Mr. Lumley. I would certainly have no objection to seeing them released. I think a study is really of not much value unless it has wide circulation, to the extent that this is physically possible in terms of resources. Some of these documents may be rather large and we would have to consider that as well in terms of the costs, but as a general principle I would have no objection.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lumley.

## [Traduction]

**M. R. Y. J. Giroux (administrateur, Administration canadienne du transport de surface, Transports Canada):** Monsieur le président, pas particulièrement la question de l'électrification. Certaines études concernant une meilleure utilisation des voies dans le corridor, associée à l'introduction des trains rapides et légers (LRC), seront prêtes vers la fin de 1980. Toute la question de l'électrification des chemins de fer est à l'étude en général, mais pas particulièrement au sujet de ce corridor.

J'ajouterai, suite aux commentaires que vous avez faits au sujet du corridor Montréal-Toronto, notamment, qu'à long terme, l'électrification devra certainement être étudiée à l'égard des trains rapides de grande capacité, comme formule de rechange aux déplacements aériens, par exemple, et il faudra certainement étudier cette question un jour.

**M. Lumley:** Monsieur le président, monsieur Giroux, votre ministère a-t-il consulté des études concernant les répercussions qu'aura l'énergie sur l'avenir des transports, puisque 50 p. 100 des carburants fossiles du Canada sont consommés dans le secteur des transports? A-t-on fait des études à cet égard?

**M. Giroux:** Oui, monsieur le président, il y a un certain nombre d'études sur l'énergie. Par exemple, concernant l'électrification, contrairement à certaines croyances, les premiers résultats indiquent que l'électrification ne fera pas économiser de carburant, sauf qu'elle constitue une formule de rechange plus rentable. On peut produire de l'électricité à partir d'un certain nombre d'autres combustibles, ce qui est un avantage. Le service de recherche et de développement du ministère des Transports a entrepris un certain nombre d'études à ce sujet, en particulier le groupe que nous appelons TDSS, qui s'occupe surtout d'énergie. Le groupe travaille de concert avec l'Énergie, les Mines et les Ressources.

**Le président:** Monsieur Lumley, une dernière question, je vous prie.

**M. Lumley:** Monsieur le président, serait-il possible de distribuer aux membres du Comité des exemplaires des études sur l'énergie faites par son ministère? Comme c'est la dernière occasion que j'ai de le faire, monsieur le président, je tiens à remercier le ministre de sa collaboration et ses fonctionnaires des séances d'information qu'ils ont préparées pour mon caucus, l'été dernier. Nous avons eu des discussions franches et ouvertes, et je vous remercie beaucoup de les avoir organisées.

**M. Mazankowski:** Nous verrons certainement quelles sont les études qui portent sur la question qui vous intéresse, monsieur Lumley. Je n'ai pas d'objection à ce que ces études soient publiées, car, selon moi, une étude prend toute sa valeur lorsqu'elle a une large diffusion, lorsque les moyens le permettent. Certains de ces documents sont assez volumineux et il faut tenir compte du coût de leur distribution, mais, règle générale, je ne m'y oppose pas.

**Le président:** Merci, monsieur Lumley.

*[Text]*

Mr. Fulton, as is the practice by adoption of this Committee in terms of procedure, you have 15 minutes. May I take the opportunity to welcome you to the Committee on Transport.

**Mr. Fulton:** Thank you, Mr. Chairman. The first area I would like to address is under Vote 60a, the contribution that was made to air fare subsidies for the Queen Charlotte Islands. For the Committee's information, I will give a brief rundown on how that subsidy came into being and some of the difficulties that I see with it.

Under the Diefenbaker administration, a shipping line known as Northland Navigation Co. Ltd. was subsidized and placed on the West Coast run up to the Queen Charlottes and to a number of small, particularly native communities. Under the previous administration, the subsidy to that transportation system was cut and the Queen Charlotte Islands, as well as a number of other communities, now no longer have any water transportation of any kind. Many residents of the Queen Charlotte Islands, for one reason or another, do not particularly like to travel by third-class commercial aircraft back and forth to Prince Rupert, so they generally, if possible, go down to Sandspit and travel by Pacific Western Airlines back to Vancouver. As most of you will know, our nearest sister community from the Queen Charlotte Islands is Prince Rupert, and the reason the subsidy was originally brought into being was to attempt to abate some of the difficulties that were faced by people from, for example, Sandspit, who had to pay \$38 each way to fly 70 miles, essentially all over water.

One of the real difficulties that I have found, and one that I think a lot of people on the Queen Charlottes find, is that because it is a resident-only air fare subsidy, it is a very complex and lengthy procedure to get your five bucks back. You fill out a very lengthy form with a regular business-sized envelope. You mail this off, and I am sure the paperwork involved keeps at least a couple of staff busy all the time in order to dole out a \$35,000 subsidy. I think it might be appropriate to look into the possibility of having a vouchering system available for Queen Charlotte Island residents directly at the Sandspit, Masset and Queen Charlotte ramps. As you might appreciate, some of these ramps are nothing but a little piece of tarmac going out into the ocean. In many cases, certainly in Masset and Sandspit, it would be much more appropriate to make the funding either directly available as a rebate on the ticket and have the paperwork done by the airline, with less paperwork for the ministry; or, in fact, have it directly available as a voucher to the residents.

But I would certainly like to stress the importance of this type of subsidy to a lot of residents, particularly long-time and fixed-income residents of the Queen Charlottes who do travel back and forth for medical, dental and other reasons to our nearest sister community of Prince Rupert. I am certainly in favour of its remaining.

I would also ask the minister, when and where possible, to keep an eye on the water transportation difficulties of the northwest coast of British Columbia in light of what occurred under the previous administration. We are now, in fact, left with only a barge service which cannot cross the Hecate Strait

*[Translation]*

Monsieur Fulton, selon la pratique adoptée par le Comité, vous disposez de 15 minutes. Je profite de l'occasion pour vous souhaiter la bienvenue au Comité des transports.

**M. Fulton:** Merci, monsieur le président. Ma première question concerne le crédit 60a, les subventions destinées à couvrir le coût des billets d'avion des résidents des îles de la Reine-Charlotte. Pour la gouverne des membres du Comité, j'expliquerai brièvement comment cette subvention a été créée et les problèmes qu'elle pose, selon moi.

Sous le régime Diefenbaker, on a subventionné un transporteur connu sous le nom de Northland Navigation Co. Ltd., à qui on a accordé le droit de naviguer sur la côte ouest jusqu'aux îles de la Reine-Charlotte et un certain nombre de petites localités, surtout peuplées par des autochtones. Le gouvernement précédent a supprimé cette subvention, de sorte que les îles de la Reine-Charlotte et quelques autres localités n'ont plus aucun service de transport maritime. De nombreux résidents des îles de la Reine-Charlotte ont leurs raisons pour ne pas vouloir voyager par avion commercial, en troisième classe, pour se rendre à Prince Rupert et en revenir, et lorsque c'est possible, ils se rendent jusqu'à Sandspit pour aller à Vancouver, en empruntant les avions de la Pacific Western Airlines. Comme la plupart d'entre vous le savent, la localité la plus proche des îles de la Reine-Charlotte est Prince Rupert, et si on a créé cette subvention, c'est pour indemniser les gens de Sandspit, par exemple, qui devaient payer \$38 pour couvrir 70 milles en avion, en survolant principalement l'océan.

L'une des difficultés constatées par beaucoup de résidents des îles de la Reine-Charlotte, c'est que cette subvention n'étant destinée qu'aux résidents, il est très compliqué et très long de se faire rembourser les cinq dollars. Il faut remplir une formule très longue et l'envoyer dans une enveloppe d'affaires. Je suis sûr qu'au moins deux employés sont occupés à plein temps pour administrer une subvention de \$35,000. Il faudrait peut-être fournir directement des reçus aux résidents à Sandspit, Masset et aux îles de la Reine-Charlotte. Comme vous le pensez-bien, certaines aires d'embarquement de ces endroits se limitent la plupart du temps à un ponton sur l'océan. Souvent, surtout à Masset et à Sandspit, il serait bien préférable d'offrir directement un rabais sur le billet et de demander à la compagnie aérienne de s'occuper des documents, ce qui allégerait d'autant le fardeau du ministère, ou bien, tout simplement, de donner un reçu aux résidents.

Je tiens cependant à souligner l'importance de cette subvention pour beaucoup de résidents, surtout ceux qui habitent les îles de la Reine-Charlotte depuis longtemps et qui ont des revenus fixes et qui doivent se rendre dans la localité la plus proche, Prince Rupert, pour obtenir des services médicaux, dentaires et autres. Je suis en faveur du maintien de cette subvention.

Je voudrais aussi demander au ministre, lorsqu'il le pourra, de se renseigner sur les difficultés qu'éprouve le service de transport maritime sur la côte nord-ouest de la Colombie-Britannique, par suite des mesures prises par le gouvernement précédent. En fait, il ne nous reste plus maintenant qu'un



## [Texte]

in heavy weather. The entire subsidy is tied into your ministry, not through these estimates but in relation to the \$8-odd million annual subsidy to the Province of British Columbia, which is not, I might point out, being used as your ministry originally intended it to be, I assume, in terms of getting its northwest coast transportation.

• 1010

On another topic, the similar study that was touched on by the previous honourable member is the report Mr. Benjamin dealt with, which indicated some possibility of the termination of the Jasper to Prince Rupert passenger service, one that I frequently travel. If I fly into the riding I get on the passenger service and travel either west or east, and I have found it quite convenient. But in talking to a lot of the fellows that work on the railroad, almost all the small stations have now been closed, the station masters are gone. It is really an inefficient way of getting passengers on and off at small communities like Dorreen and Usk and these other places where there is no longer any staff to deal with them.

There also seems to be a fairly substantial and rapid decline in the quality particularly of the passenger and sleeper vehicles. I have not only found that on the Jasper to Prince Rupert run, but a couple of weeks ago I went from here over the Rigaud in Quebec and went to the station here out in Alta Vista and waited three hours for the transcontinental to come in. It came in, I got on after a fairly extensive wait, only to find that the wheels on the bar car seized; we got half a mile out of town and they had to drag us all back in. We took off again and the tongue fell off one of the sleeper cars and we dragged back in. To go 40 miles, which I am sure I could have hiked during the night, I got there about 3 o'clock in the morning. I think it puts a lot of the railwaymen that work on the railroad in an awkward position to have to work with such antique equipment. Even if it was kept up to date as antiques it would be perhaps slightly more usable than in many cases it is in.

But to put a question to the Minister, I am wondering about the Jasper to Prince Rupert route. I am wondering about the quality of rail equipment and whether or not we are going to see a continued closure of the small stations, particularly in areas such as northwestern British Columbia where it is one of the most frequently used modes of transportation—in some communities it is the only mode of transportation. I am looking for some assurance from the Minister that he will look into a more appropriate and feasible way of delivering the \$5 air subsidy to Queen Charlotte Islands residents, in the interests of the Ministry and in the interests of the public.

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Fulton, I certainly will take your representations with regard to an improved voucher system seriously. We will look into that to see if we can come up with a better system.

With regard to the water transportation services, I will ask my official, Mr. Bob Giroux, to comment on that a little, in

## [Traduction]

service de barge, qui ne peut traverser le détroit d'Hécate par gros temps. Toute la subvention nous vient de votre ministère, pas directement, mais par la subvention annuelle d'environ 8 millions de dollars que vous donnez au gouvernement de la Colombie-Britannique. Je dois dire que cette subvention n'est pas dépensée, comme l'entendait votre ministère, pour les transports sur la côte nord-ouest.

A un autre sujet, l'étude semblable abordée par le député qui m'a précédé est en fait le rapport dont a discuté M. Benjamin et d'après lequel il serait possible de mettre fin aux services voyageurs entre Jasper et Prince Rupert. C'est un trajet que je fais souvent. Quand je prends l'avion pour me rendre à ma circonscription, j'emprunte le service voyageurs vers l'Ouest ou vers l'Est, parce que je le trouve fort pratique. En discutant avec de nombreux employés des chemins de fer, je me rends compte que presque toutes les petites gares sont maintenant fermées et que les chefs de gare n'y sont plus. Ce n'est pas une façon très commode de faire monter et descendre les voyageurs dans les petites localités comme Dorreen et Usk et tous les autres endroits où il n'y a plus d'employés pour s'occuper d'eux.

Il semble également y avoir une baisse sensible et rapide de la qualité du service dans les wagons de voyageurs et les wagons-lits. J'ai constaté cela dans le train de Jasper à Prince Rupert, mais aussi il y a quelques semaines, quand j'ai voulu aller d'Ottawa à Rigaud, au Québec; je me suis rendu à la gare d'Alta Vista, où j'ai attendu le transcontinental trois heures. Il est finalement arrivé, je suis monté après une assez longue attente, pour découvrir que les roues de la voiture-bar étaient bloquées. Nous avons fait un demi-mille avant d'être remorqués jusqu'à la gare. Nous sommes repartis à nouveau, puis l'attelage de l'une des voitures-lits est tombé et on nous a à nouveau remorqué. Pour seulement 40 milles de trajet, ce que j'aurais pu marcher en une nuit, je suis arrivé là à trois heures du matin. Bien des cheminots se retrouvent dans une drôle de position parce qu'ils sont obligés de travailler avec ces antiquités. Je crois d'ailleurs que si c'étaient des antiquités bien entretenues, elles seraient un peu plus utilisables.

Je me demande donc ce qui va arriver au trajet Jasper-Prince Rupert. Je m'inquiète de la qualité du matériel roulant et je me demande si on va continuer à fermer les petites gares, surtout dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, où le train est le mode de transport le plus utilisé; c'est même le seul pour plusieurs localités. J'aimerais que le ministre me promette de chercher une façon plus appropriée et plus pratique de donner aux résidents des îles de la Reine-Charlotte la subvention de \$5 pour le transport aérien, ce qui serait le mieux pour le ministère et pour le public.

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Mazankowski:** Monsieur Fulton, je prends note de vos suggestions en vue d'un meilleur système de reçus. Nous allons chercher à améliorer le système, si possible.

Pour ce qui est des services de transport maritime, je vais demander à M. Bob Giroux de vous donner des détails. Je sais

## [Text]

some detail, perhaps. It is a matter that I know has caused some difficulty, and indeed concern, to the residents of your particular area. There has been an ongoing dialogue between our department and the Government of British Columbia. As you can appreciate, the subsidy is being provided, as you have indicated, by the federal government and it is directed to the B.C. Ferries Corporation. You indicate that the subsidy is not being utilized for which it was intended. I suppose that is a matter of debate and the Government of B.C. would probably argue that point. Nonetheless, I think what you are saying is that the service that you now have is not as good as the service you had before, and I take it that you are saying that you are not getting value for the \$8-million subsidy the federal government is providing. Mr. Giroux will probably be able to comment on that in some more detail.

With regard to the quality of passenger and sleeper car vehicles, as we all know, the prominence of rail passenger service in this country has been downgraded. I think there is a conscious effort on the part of this government—there was a conscious effort in the latter days of the previous administration—to attempt to revitalize the rail passenger service in this country. It cannot be turned around overnight. There are commitments for the purchase of new LRC trains. While they may not be running in your particular area, in the context of the Canadian nation there is an over-all commitment to upgrade the facilities and the equipment.

• 1015

So far as the Jasper-Prince Rupert route, naturally I will take your representations into consideration, particularly when you suggest that it is one of the main options of travel in that particular country. This is one of the reasons that I considered the Northern Ontario rail passenger service in such a serious vein, because the alternatives were simply not there. And when you have a situation where the alternative forms of transportation are limited and rail is the major source of passenger service the we certainly have to address that. I think we have an obligation and responsibility, and I will certainly take that into consideration.

Mr. Giroux can comment further on the water transportation subsidy and the way in which it is working. But I would like to respond to a question that was put by Mr. Lumley. My officials have given me an answer to the question that was posed with regard to the changing of coaches in Winnipeg.

Mr. Giroux has advised me that the CTC has ordered VIA to switch cars, including sleepers, so as not to inconvenience passengers at Winnipeg, and also indicates that VIA estimates this will cost \$2.3 million more in the Western transcontinental passenger service.

**An hon. Member:** Hear, hear!

**The Chairman:** Mr. R.Y.J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration. That is to facilitate the people across the street who have to identify and, if I inject myself, many of you will realize it is to facilitate the staff who have to do the translation of our *Minutes*.

## [Translation]

que cela a causé des problèmes et même des soucis à des résidents de votre région. Nous sommes en rapport constant avec le gouvernement de la Colombie-Britannique. Vous savez que le gouvernement fédéral a versé une subvention à la société des traversiers de la Colombie-Britannique. Vous dites que la subvention n'est pas utilisée aux fins prévues. Il y a probablement là matière à discussion, et je suis certain que le gouvernement de la Colombie-Britannique contesterait votre affirmation. Néanmoins, vous croyez que le service actuel n'est pas aussi bon qu'auparavant et vous n'avez donc pas l'impression de profiter pleinement de la subvention de 8 millions de dollars versée par le gouvernement fédéral. M. Giroux pourra vous donner plus de détails.

Pour ce qui est de la qualité des voitures de voyageurs et des voitures-lits, nous savons que le service voyageurs ferroviaire n'est plus aussi important qu'il a déjà été. Le gouvernement s'efforce vraiment—comme l'a fait dans ses derniers jours le gouvernement précédent—de revitaliser le service voyageurs ferroviaire au pays. On ne peut changer cette situation du jour au lendemain. Il existe des engagements pour l'achat de nouveaux trains LRC. Même si les trains ne circuleront peut-être pas dans votre région, leur achat s'inscrit dans un programme national d'amélioration des installations et des équipements.

Pour ce qui est de la ligne Jasper-Prince Rupert, je prendrai bien sûr vos représentations en considération, surtout si vous me dites que c'est le principal moyen de transport dans cette partie du pays. C'est l'une des raisons pour lesquelles j'ai accordé autant d'importance au service voyageurs ferroviaire dans le Nord de l'Ontario; il n'y avait tout simplement pas d'autre moyen de transport. Lorsque les autres moyens de transport sont limités et que le chemin de fer est le principal mode de transport des voyageurs, alors, il nous faut certainement nous occuper de la chose. A mon avis, nous avons là une obligation et une responsabilité, et je prendrai certainement cette question en considération.

M. Giroux pourrait vous donner plus de détails sur les subsides au transport maritime et sur la façon dont ils sont administrés. J'aimerais toutefois répondre à une question de M. Lumley. Mes collaborateurs m'ont donné une réponse à la question portant sur le changement de wagons à Winnipeg.

M. Giroux m'a dit qu'à la suite d'un ordre de la CCT, VIA doit changer de wagons, y compris les wagons-lits, afin de ne pas ennuyer les voyageurs qui montent à Winnipeg; on me dit également que, selon VIA, cette mesure ajoutera 2.3 millions de dollars au coût du service voyageurs transcontinental dans l'Ouest.

**Une voix:** Bravo, bravo!

**Le président:** R. Y. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface. Voilà qui aidera les gens de l'autre côté de la rue à nous identifier, et si j'ajoute à ces précisions, plusieurs d'entre vous savent que c'est pour



[Texte]

Mr. Giroux.

**Mr. Giroux:** To add to what the Minister has said, you are quite right, we have been having a large number of complaints since the agreement was signed with the Government of British Columbia, in which in effect the federal government transferred to the province the operations of the coast ferry services in British Columbia in exchange for an annual grant on a base of \$8 million, which is indexed to the cost of living in Vancouver, and which is averaging now at a level of about \$9.5 million for 1979-80.

We have made an investigation of the services last year because the agreement does provide a clause that the payment of the grant is contingent on the Province of British Columbia providing adequate ferry services. The investigation by our officials indicated that while not all of the allegations could be substantiated some of the services were not "adequate" as we had foreseen would be under the agreement, and this is a matter that we are presently reviewing right now.

I might also add that we have had overtures on the part of the Province of British Columbia that they would certainly like to rediscuss the agreement with us because they are finding that the provision of the services that the community would want cannot be made under the amounts of funds that are being provided by the federal government.

If I could add, with respect to the equipment, I think your comments are very pertinent. What we have to face is that VIA is operating now with equipment that dates back about 25 years. It is old equipment and in not very good shape. The equipment that was transferred from both CN and CP when VIA undertook the railway passenger program was in fact in worse shape than VIA itself had anticipated, and part of the \$67 million that is being provided for in these Supplementary Estimates, some \$30 million this year, are going towards refurbishing of old equipment, taking each of those old cars and strengthening them and cleaning up the interiors or adding additions to the interior, making them more adaptable to the present conditions, making sure they do not freeze in the wintertime.

• 1020

Also, at the same time, VIA plans, in addition to that—your comments with respect to the stations are very pertinent—as part of VIA's future capital budget to improve the railway stations themselves, to make them more attractive, more adaptable to railway passengers. Here, again, those railway stations have been let go considerably, because the passenger program was operated at very high deficit by the railway. So a very large amount, in fact, of the existing capital budget of VIA goes towards refurbishing old equipment, as well as having certain amounts going towards the acquisition of new, more modern equipment through the LRC program.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Giroux.

[Traduction]

aider le personnel qui doit faire la traduction de nos délibérations.

Monsieur Giroux.

**M. Giroux:** Comme le disait le ministre, vous avez tout à fait raison; nous avons reçu un grand nombre de plaintes depuis la signature de l'entente avec le gouvernement de la Colombie-Britannique. Aux termes de cette entente, le gouvernement fédéral transférerait à la province le fonctionnement du service de traversiers côtiers, en échange d'une subvention annuelle basée sur une somme de 8 millions de dollars; cette subvention est indexée au coût de la vie à Vancouver, et elle se situe en moyenne aux environs de 9.5 millions de dollars pour 1979-1980.

L'an dernier, nous avons fait une enquête sur le service offert, puisque l'entente contient une disposition aux termes de laquelle la subvention n'est versée que si la province de la Colombie-Britannique assure un bon service de traversiers. L'enquête menée par nos agents démontre que, même si toutes les allégations ne peuvent être prouvées, certains des services n'étaient pas aussi satisfaisants que nous l'avions d'abord prévu aux termes de l'entente; cette question est présentement à l'étude.

J'ajouterai que les représentants de la province de la Colombie-Britannique nous ont signifié qu'ils voudraient certainement rediscuter de l'entente, car, à leur avis, il est impossible d'offrir les services demandés par la population, compte tenu des sommes fournies par le gouvernement fédéral.

Pour ce qui est de l'équipement, je crois que vos remarques sont très pertinentes. Il faut tenir compte du fait que VIA fonctionne actuellement avec un équipement vieux d'environ 25 ans. Cet équipement n'est pas en très bon état. En fait, lorsqu'on a confié le service de transport ferroviaire des voyageurs à la société VIA, le matériel transféré par le CN et par le CP se trouvait dans un état plus piteux que VIA ne l'avait d'abord prévu; sur les 67 millions de dollars réservés à l'équipement dans ce budget supplémentaire, quelque 30 millions seront consacrés cette année à la rénovation du vieux équipement. Chacun de ces wagons sera renforcé, nettoyé et rénové à l'intérieur, ce qui les rendra plus adaptables aux conditions actuelles, et les rendra plus chauds en hiver.

Vos observations sur les gares de VIA sont très pertinentes. Une partie du budget d'immobilisations de VIA servira à l'avenir à l'amélioration des gares de chemins de fer, pour les rendre plus attrayantes et mieux adaptées aux besoins des voyageurs. On a laissé ces gares se détériorer parce que les services voyageurs étaient largement déficitaires. Une grande partie du budget d'immobilisations actuel de VIA est donc affectée à la remise en état du vieux matériel et à l'achat d'un nouveau matériel, plus moderne, en vertu du programme LRC.

**Le président:** Merci, monsieur Giroux.

[Text]

I am afraid, Mr. Fulton, that your time is up.

Mr. McDermid, please.

**Mr. McDermid:** Thank you, Mr. Chairman.

I was pleased to hear my colleague, Mr. Lumley, looking forward to dealing with you, Mr. Mazankowski, for a number of years. That goes against the grain of what his leader said yesterday, but I was pleased to see that he recognizes that you will be in that position for a number of years.

I also would like to thank my colleague for coffee. I think the Committee owes him a vote of thanks.

I, too, would like to discuss VIA Rail on a little broader plane, maybe, a nationwide and also an Ontario plane. As you may or may not be aware, Mr. Chairman, Mr. Mazankowski, this summer I chaired a caucus committee on tourism and we had representation from VIA Rail. One of the concerns was the equipment they had to deal with, 25-year-old equipment.

My concern was one of making effective use of the equipment they have in future equipment. VIA Rail, as I understand it, in the summer just operates at capacity in the high tourism season and, in fact, could use more equipment. But, of course in the winter months they sit on a siding. They Go Transit System, for example, operated by the Government of Ontario, is busy in the winter and slack in the summer. I wonder whether there have been any discussions between either the Ministry or VIA and the Ontario government about a co-operative purchase plan of passenger cars that could be utilized, especially in the high-traffic area between Montreal and Windsor, both in helping out at their peak periods and getting the utilization. I am not sure whether that is possible, but the GO cars they are using today are very comfortable and I think would provide a very good service.

The other thing I would like to ask, and unfortunately no one here is from the marketing end of things at VIA, is, are they aggressively selling package tours overseas, through package dealers overseas, to see Canada by rail? Anybody who has taken a trip across Canada I am sure will back me up when I say that it is probably one of the most pleasant trips scenic-wise—I will not say equipment-wise, but scenic-wise—you will find anywhere in the world.

**Mr. Mazankowski:** To respond to your question, Mr. McDermid, I think you are aware, as I mentioned earlier, that the government does have on order some 10 new LRC trains, which were to have been available by the middle of 1980 but, due to strikes and delays and other difficulties, I understand that there will be probably a minimum of a 12-month delay, to say the least. So there is a commitment towards re-equipment.

In so far as the utilization of that equipment and in so far as discussions between our department and the Ontario government are concerned, I am not sure whether there have been such discussions. Perhaps Mr. Giroux can comment on that more fully.

[Translation]

Monsieur Fulton, je crains que votre temps ne soit écoulé.

Monsieur McDermid, je vous prie.

**M. McDermid:** Merci, monsieur le président.

Je suis heureux d'entendre mon collègue, M. Lumley, se féliciter que vous soyez le ministre, monsieur Mazankowski, pour quelques années. Il contredit ainsi les propos formulés hier par son chef, mais je suis heureux de voir qu'il reconnaît que vous serez ministre pour quelques années.

Je remercie également mon collègue pour le café. Je crois que le Comité lui doit un vote de remerciement.

Je voudrais aussi parler du fonctionnement de VIA Rail dans tout le pays et en Ontario. Comme vous le savez peut-être, monsieur le président et monsieur Mazankowski, j'ai présidé cet été un comité du caucus qui étudiait le tourisme et nous avons reçu des représentants de VIA Rail qui nous ont dit que l'un des problèmes auxquels ils devaient faire face, c'était de devoir utiliser du matériel vieux de 25 ans.

Je me suis inquiété de savoir s'ils pouvaient utiliser efficacement ce matériel. Il semble que VIA Rail, pendant l'été, ne fonctionne à plein que pendant la saison touristique et aurait besoin de matériel supplémentaire. Mais bien entendu, pendant l'hiver, ce matériel est rangé sur la voie de service. Le Go Transit System administré par le gouvernement de l'Ontario, par contre, fonctionne à plein pendant l'hiver et au ralenti pendant l'été. Je me demande s'il y a eu des entretiens entre le ministre, ou VIA, et le gouvernement de l'Ontario au sujet d'un plan d'achat en commun de wagons de voyageurs qui pourraient être utilisés surtout dans le couloir Montréal-Windsor, où le nombre de voyageurs est plus élevé, pour faire face aux périodes de pointe et pour faire le meilleur usage possible du matériel. J'ignore si cela est possible, mais les wagons Go sont très confortables et pourraient fournir un excellent service.

Il est regrettable qu'aucun des témoins ne s'occupe de la commercialisation à VIA, car je voudrais savoir si on fait des efforts réels pour vendre des voyages organisés par l'intermédiaire des agents à l'étranger, pour visiter le Canada par train. Quiconque a fait ce voyage au Canada dira avec moi que c'est sans doute l'un des voyages les plus pittoresques—je ne dirais pas les plus confortables—mais les plus pittoresques au monde.

**M. Mazankowski:** Pour répondre à votre question, monsieur McDermid, vous savez sans doute que le gouvernement a déjà commandé 10 nouveaux trains LRC qui devaient être livrés au milieu des années 80, mais qui le seront sans doute avec un retard d'au moins un an, à cause de grèves et d'autres difficultés. Nous sommes donc déterminés à renouveler le matériel.

En ce qui concerne l'utilisation de ce matériel et les entretiens entre notre ministère et le gouvernement de l'Ontario, je ne peux vous dire si de tels entretiens ont eu lieu. Peut-être que M. Giroux pourra vous en parler.



[Texte]

• 1025

With respect to aggressive marketing and merchandising, I think all members in this Committee will recognize that if anyone can make the rail-passenger service in this country work it will be Mr. Roberts. I think the enthusiasm and the effervescence with which he addresses the challenges of rail-passenger service in this country are clearly evident in the way he functions. I think we are fortunate to have attracted a man that is as capable and as talented as Mr. Roberts. I know that he has been before this Committee on other occasions and I think he has impressed us all.

I think his big concern, as you have indicated, is that I do not think he wants to raise expectations unduly because of his limitations in equipment and the difficulties he has in fulfilling any expectations which may be higher than he can deliver. But to the extent that is practicable, the merchandising and the selling of rail-passenger service I think is being done in a very aggressive manner. I am sure it could be bettered if our equipment were better, and in that connection I think the two have to be synchronised rather closely.

We clearly recognize the tourist potential and the potential for rail-passenger service from that point of view, not only in attracting people from other countries but, indeed, the domestic tourist. We are working together with the respective ministers of tourism in each of the provinces to try to establish a transportation plan program which will facilitate the development of tourism in this country and to encourage tourism from abroad, which is something that we, as a nation, have to address because it does represent one of our major deficits in our over-all trade picture.

Mr. Giroux, would you please comment on the question of whether there has been any consultation with the provinces respecting utilization.

**The Chairman:** Mr. Giroux, just before you start, I would remind hon. members that we must be out of here at 11 p.m., and I would ask that comments and questions be kept as brief as possible.

Mr. Giroux.

**Mr. Giroux:** I am not aware, Mr. Chairman, of any discussions with the Province of Ontario or with TATO, the organization which is responsible for transit.

I would just like to add that with respect to the transcontinental service, the equipment problem is not only related to the availability of coaches, but if you add more coaches you need more sleeper cars and you need more baggage cars and you need more dining cars, therefore, it is a total train-equipment problem.

On the second point, VIA is pretty aggressive in marketing. It does not have any problems filling the transcontinental during the summer. In fact, it is fully booked. It does have an office in London, I understand. I do not know whether they have one in Paris. Of this I am not sure. But I am sure it has one in London which tends to try to attract tourism from that end.

As the Minister said, they are aggressive in marketing. The big problem that VIA now has is that they are worried about

[Traduction]

Tous les membres de ce Comité reconnaîtront que, dans la commercialisation et la vente, si quelqu'un peut rentabiliser le service voyageurs ferroviaire dans ce pays, c'est bien M. Roberts. Sa façon d'agir manifeste l'enthousiasme et l'élan qu'il apporte au défi que pose le service voyageur ferroviaire du pays. Nous sommes très chanceux d'avoir trouvé un homme aussi capable et aussi talentueux que M. Roberts. Je sais qu'il a déjà comparu devant ce Comité, à d'autres occasions, et qu'il nous a tous impressionnés.

Comme vous l'avez indiqué, il s'inquiète de ne pas soulever trop d'espoir, étant donné l'équipement limité à sa disposition, et les difficultés qu'il pourrait avoir à répondre à de telles attentes. Mais en général, je trouve que la commercialisation et la vente du service voyageurs ferroviaire sont très dynamiques. On pourrait encore faire mieux si l'équipement était meilleur, mais il faut synchroniser finalement ces deux aspects.

Le ministère reconnaît le potentiel touristique et les possibilités du service voyageurs ferroviaire à cet égard, non seulement pour attirer les gens d'autres pays, mais aussi le tourisme canadien. Nous collaborons avec les ministres du Tourisme de chaque province pour élaborer un programme de transport qui encouragera le développement du tourisme en provenance du Canada et de l'étranger, ce que nous devons faire sur une base nationale, puisque le tourisme représente un des secteurs déficitaires du commerce en général.

Monsieur Giroux, pouvez-vous nous dire s'il y a eu des consultations avec les provinces sur l'utilisation du service voyageurs?

**Le président:** Monsieur Giroux, avant que vous ne commenciez, je rappellerai aux députés que nous devons quitter la salle à 11 h., et je les prierai de faire des observations et de poser des questions aussi brèves que possible.

Monsieur Giroux.

**M. Giroux:** Monsieur le président, nous n'avons pas eu de discussions avec la province de l'Ontario ou la TATO, l'organisme responsable des transports en commun.

À l'égard du service transcontinental, j'ajouterai que le problème de l'équipement n'est pas dû seulement à la disponibilité des wagons, et que, si l'on veut rajouter des wagons ordinaires, il faut rajouter des wagons-lits, des wagons à bagages, des wagons-restaurants, et qu'il s'agit donc d'un problème global d'équipement.

VIA RAIL est très dynamique dans sa commercialisation. L'été, le transcontinental est toujours plein. Il y a un bureau à Londres, il me semble. Je ne suis pas certain qu'il y en ait un à Paris. Il y a certainement un bureau à Londres, qui attire beaucoup de touristes.

Comme le disait le ministre, ils ont un programme de vente dynamique. Toutefois, VIA RAIL s'inquiète de l'état de son

*[Text]*

the state of their equipment, and, as the Minister has said, that they cannot meet the expectations. So I think they are tempering their goals a little bit because of the problems they have with the existing equipment.

**Mr. McDermid:** Mr. Chairman, one last question.

**The Chairman:** This will be your last question.

**Mr. McDermid:** All right, just one quick comment.

I did not envisage GO transit cars being used on a transcontinental basis. I was thinking of a one-day, three- or four-hour trip, Niagara Falls to Windsor, and so on. Can we just have a breakdown of the \$67 million in refurbishing and what the capital expenditures are?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, perhaps I might ask Mr. Giroux to provide that information.

**Mr. Giroux:** Mr. Chairman, very quickly, in broad categories, about \$10 million is going this year towards the purchase of the LRC train; roughly \$9 million improvements to the western transcontinental service and eastern transcontinental service, track adjustments and so forth; about \$8 million going to the ReserVIA service which is slated for implementation on April 1, 1980; by roughly \$32 million on the refurbishing of the old cars; and the remainder, Mr. Chairman, on a number of small capital improvements to existing equipment; a small amount on stations, improvements to stations, baggage handling and so forth.

• 1030

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. McDermid:** Is refurbishing of old cars being done in Canada?

**Mr. Giroux:** Yes, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McDermid. Mr. Turner.

**Mr. Turner:** Mr. Minister, congratulations on your appointment. You and I have not been together for a long time because I was in the Chair but I wish you well in your new job.

**Mr. Mazankowski:** Welcome back, sir.

**Mr. Turner:** As a minister in the Department considering a public inquiry into rail safety, because of all the freight derailments in the last few months, is it not true that we are lucky we have not had a very serious passenger wreck in this country?

**The Chairman:** Mr. Minister

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman and Mr. Turner, first of all, thank you for your kind words. For those of you who are newcomers to this Committee, perhaps it might be worthy of note that Mr. Turner has been a very solid member of the Transportation Committee until a few years ago when he had to assume the lofty position of the Chair. He comes with a

*[Translation]*

équipement. Ils craignent de ne pouvoir répondre aux attentes, comme disait le ministre. Donc, ils ont réduit quelque peu leurs objectifs, à cause des problèmes que cause l'équipement actuel.

**M. McDermid:** Monsieur le président, j'ai une dernière question.

**Le président:** C'est votre dernière question.

**M. McDermid:** Très bien, une brève observation.

Je ne crois pas qu'on puisse utiliser les wagons du système interurbain GO pour le service transcontinental. Il était plutôt question d'excursions d'une journée, de voyages de trois ou quatre heures, de Niagara Falls à Windsor, etc. Pourrions-nous avoir une ventilation des 67 millions de dollars, pour déterminer les dépenses en capital, et celles consacrées au renouvellement de l'équipement?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je demanderai à M. Giroux de répondre.

**M. Giroux:** Monsieur le président, brièvement, on dépensera 10 millions de dollars cette année pour acheter un train LRC; 9 millions de dollars seront consacrés à l'amélioration du service transcontinental dans l'Ouest et dans l'Est, à l'ajustement des voies, etc.; 8 millions de dollars seront dépensés pour le service ReserVIA qui sera mis en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1980; environ 32 millions de dollars seront dépensés pour rénover les vieux wagons; et le reste, monsieur le président, servira à améliorer l'équipement actuel; une faible somme servira à améliorer les gares, les services de bagages, etc.

**Le président:** Merci.

**M. McDermid:** La rénovation des vieux wagons se fait-elle au Canada?

**M. Giroux:** Oui, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur McDermid. Monsieur Turner.

**M. Turner:** Monsieur le ministre, je vous félicite de votre nomination. Nous n'avons pas travaillé ensemble depuis très longtemps, puisque j'assurais la présidence, mais je vous souhaite beaucoup de succès dans votre nouveau poste.

**M. Mazankowski:** Heureux de vous revoir, monsieur.

**M. Turner:** Comme ministre d'un ministère qui lancera sous peu une enquête publique sur la sécurité dans le secteur des chemins de fer, à la suite des déraillements de trains de fret survenus ces derniers mois, pouvez-vous nous dire s'il est vrai que nous avons été chanceux de ne pas avoir un très grave déraillement de train de voyageurs dans notre pays?

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, monsieur Turner, d'abord, je vais vous remercier de vos bons mots. Pour ceux qui sont nouveaux dans ce Comité, il faut noter que M. Turner était un membre assidu du Comité des transports, jusqu'à il y a quelques années, quand il a dû assumer la présidence. Il a beaucoup d'expérience et il s'est toujours distingué dans ce Comité.



## [Texte]

very, very qualified background and has always added distinction and qualify to this Committee.

He was kind enough to indicate to me in advance that he would be raising some questions related to railway safety. I naturally share the concerns of Mr. Turner in the area of railway safety. Perhaps, Mr. Chairman, to put the whole question into perspective it might be worth while giving the Committee some information as to where we now stand with collisions, derailments and crossing accidents. Although Mr. Turner suggests it is rather serious, any accidents are serious naturally, yet the trend is not as bleak as perhaps some of Mr. Turner's suggestions would indicate. For example, according to the information given to me by the CTC on collisions, in the year 1972 there were 44; in 1973, 56; in 1974, 47; in 1975, 48; in 1976, 32; in 1977, 34; in 1978, 40; in 1979, the ten-month period, there were 36.

It would appear that there is a slight increase in the number of derailments. For example, in 1974 they were as high as 422. For this first ten-month period there have been 295 derailments. In crossing accidents, in 1972 there were 1,175; for this year, for the first ten months, there were 685. In track/motor car accidents, we had reached a high of 76 in 1972; for the first ten-month period of this year we are at 32.

Where there has been an increase is in the area of dangerous commodities incidents and perhaps it is because we have established a better reporting process, but in this particular category we are up to 62 incidents involving dangerous commodities and I think that demonstrates the need for us to work towards the introduction of dangerous goods legislation, which is something that we have placed a very high priority on.

Personnel injuries for this particular year, are 2,880 but in 1976 were at 3,814.

Mr. Chairman, if the Committee would wish, I would certainly make this table available to be appended to the Committee proceedings because I think it does tell a story. And that is in no way, Mr. Turner, to minimise and to pour cold water on your concern about safety but I would certainly be interested in any further comments you have, knowing that you have a keen interest and knowing that, you used to drive trains. I suppose you have not driven one for the last ten years.

• 1035

**The Chairman:** Gentlemen, is it the wish of the Committee that the table the Minister has been referring to be appended to the *Minutes* of today's meeting?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister.

Mr. Turner.

**Mr. Turner:** Mr. Minister, we all admit much of the equipment is old and poorly maintained. The engineers tell me they were asked to leave Toronto with VIA equipment with brakes rusted out on some of the coaches, flat spots on the wheels beyond the permissible range. Engineers were involved in these instances and can verify the dates, but no one really wants to point a finger at a fellow employee because he is ticked off by

## [Traduction]

Il m'a prévenu gentiment d'avance qu'il poserait certaines questions sur la sécurité des chemins de fer. Je partage ses inquiétudes. Monsieur le président, il serait peut-être utile, pour remettre toute cette question dans un contexte, de citer quelques données concernant les collisions, les déraillements et les accidents aux passages à niveau. Quoique M. Turner trouve le problème assez grave,—les accidents sont toujours graves, évidemment,—les tendances ne sont pas aussi désespérées que le laissent croire les propos de M. Turner. Par exemple, selon les renseignements que j'ai eus de la CCT, en 1972, il y a eu 44 collisions; en 1973, 56; en 1974, 47; en 1975, 48; en 1976, 32; en 1977, 34; en 1978, 40; en 1979, donc, sur une période de dix mois, il y en a eu 36.

Le nombre de déraillements, toutefois, semble avoir augmenté légèrement. Par exemple, en 1974, il y en a eu 422; pour les dix premiers mois de cette année, il y en a eu 295. Quant aux accidents aux passages à niveau, en 1972, on en comptait 1,175; mais cette année, pour les dix premiers mois, on en a eu 685. Quant aux accidents train/automobile, on accusait un record de 76 en 1972; cette année, pour les dix premiers mois, on en compte 32.

Toutefois, on accuse une augmentation des incidents dans le domaine des produits dangereux, et cela peut être dû à un meilleur système de renseignements, mais on a compté 62 incidents concernant les produits dangereux, ce qui démontre clairement le besoin de passer une loi sur les produits dangereux, question prioritaire pour le gouvernement.

Deux mille huit cent quatre-vingts personnes ont été blessées cette année, mais en 1976, ce chiffre s'élevait à 3,814.

Monsieur le président, si le Comité est d'accord, je déposerai ce tableau pour qu'il soit imprimé dans le procès-verbal du Comité, car il témoigne d'un besoin. Je ne dis pas cela pour refroidir votre enthousiasme pour la sécurité, mais j'apprécierais beaucoup tous les commentaires que vous pourriez faire, sachant que vous vous intéressez beaucoup à la question et que vous avez déjà conduit des trains. Je suppose que cela ne vous est pas arrivé ces 10 dernières années.

**Le président:** Messieurs, le Comité veut-il que le tableau mentionné par le ministre soit ajouté aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Turner.

**M. Turner:** Monsieur le président, nous admettons tous qu'une bonne partie de l'équipement est vieux et mal entretenu. Les ingénieurs me disent qu'ils ont dû quitter Toronto avec de l'équipement appartenant à VIA, dont certaines voitures avec des freins rouillés, des méplats sur les roues au-delà de la limite permise. Les ingénieurs s'en sont rendu compte et peuvent nous donner les dates, mais personne ne veut accuser

[Text]

the company. They work together and they hope for the best. That is a hell of a way to run a railroad.

The engines are dirty, they are leaking fuel oil, lube oil, exhaust fumes enter into the cabs, and there is insufficient training. A lack of mechanical knowledge on the part of the shop staff results in many of the problems on VIA, CNR and CPR.

We need colleges to introduce courses for shop-staff maintainers. I can supply you with the breakdowns and delays but this does not rectify the situation. Only a change in procedure and attitude could alter and improve these conditions, and that must be done now because the employees are scared to death to go to work anymore. This is a sad situation. We are trying to operate railroads in this country, get more business, and nobody is doing anything for the bad shops.

They tell me they run the locomotives in the front door, out the back door, and send them someplace else. Well, this attitude has to change.

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I can only say that we have in place an RTC car-quality control program, a motive-power quality control program, a stationary mechanical-equipment control program. These are all in effect, and their main objective is to improve performance and safety in respect of the operations of railways and locomotives in this country, and to evaluate and monitor the equipment, the level of service, the level of maintenance across the country. There are very clear procedures which are to be followed and, from what I gather, are being followed.

Perhaps, Mr. Chairman, if Mr. Turner feels very strongly about this, perhaps it would be worth-while having the officials of the CTC and the Railway Transport Committee come before this Committee and . . .

**An hon. Member:** Hear, hear! Agreed.

**Mr. Mazankowski:** . . . bring forth their evidence as to how they monitor quality control and the level of maintenance and how they ensure that all safety precautions are, indeed, being carried out. I would certainly have no objection to that. As a matter of fact, there may be some very great value in that. Now that Mr. Turner has brought this subject up within the framework of this Committee, I would certainly not want it to be construed that all the railways and the locomotives are unsafe in this country because, by implication, I think that is what Mr. Turner is suggesting.

I think we have a fairly good quality-control program. This is a matter that was addressed back in 1973 or 1974, I believe, when there was a rash of derailments, accidents and collisions and whatnot, and it was the subject of very in-depth study by the CTC. If Mr. Turner is suggesting that we are going back to that, I would be very, very concerned.

On the basis of the statistics and the documentation that I have before me, I have reason to believe that is not the case. But I would certainly not want the statements of Mr. Turner to go unchallenged because I believe there probably is another

[Translation]

un collègue, parce qu'il pourrait être mis sur une liste noire par la société. Ils travaillent ensemble et espèrent que tout se passera pour le mieux. Ce n'est pas une bonne façon d'exploiter un chemin de fer.

Les locomotives sont sales, elles perdent du combustible, du lubrifiant, des vapeurs d'échappements s'infiltrant dans les cabines, la formation du personnel est insuffisante, et le manque de connaissances techniques du personnel qui travaille à l'atelier entraîne de nombreux problèmes.

Il nous faut des collègues pour donner une formation au personnel d'entretien. Je peux vous donner une liste des pannes et des délais, mais cela ne rectifierait pas la situation. Seul un changement dans la procédure et dans les attitudes pourrait améliorer la situation et il faut le faire maintenant, parce que les employés ont peur de travailler. C'est une situation déplorable. Nous essayons d'exploiter un chemin de fer, d'attirer de la clientèle, mais on ne fait rien pour améliorer l'entretien.

On m'a dit que les locomotives entraient par la porte avant et sortaient immédiatement par la porte arrière, pour aller ailleurs. Cette attitude doit changer.

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, tout ce que je puis dire, c'est que nous avons maintenant un programme de contrôle de la qualité des wagons RTC, un programme de contrôle de la qualité motrice, et un programme de contrôle des installations fixes. Tous ces programmes sont en cours et ils visent tous à améliorer le rendement et la sécurité des chemins de fer et des locomotives, et à évaluer et surveiller l'équipement, le niveau de service, le niveau d'entretien. Il y a des procédures très sévères qui sont, je crois, suivies.

Monsieur le président, si M. Turner y tient, vous pourriez convoquer des représentants de la CCT et du comité du transport ferroviaire, et . . .

**Une voix:** Bravo! D'accord.

**M. Mazankowski:** . . . entendre ce qu'ils ont à dire sur la façon de contrôler la qualité et l'entretien et d'assurer que toutes les mesures de précaution sont prises. Je n'aurais absolument aucune objection à cela. En fait, cela pourrait être très utile. Maintenant que M. Turner a soulevé la question au Comité, je ne voudrais pas qu'on pense que tous les chemins de fer et les locomotives sont dangereux, parce que c'est ce que laisse entendre M. Turner.

Je pense que nous avons un assez bon programme de contrôle de la qualité. On s'en est occupé en 1973, ou 1974, je crois, lorsqu'il y a eu une série de déraillement, d'accidents et de collisions, et la CCT a fait une étude très approfondie de la question. Si M. Turner pense que nous revenons au même genre de situations, cela me préoccuperait beaucoup.

D'après les statistiques et les documents que j'ai ici, j'ai des raisons de croire que ce n'est pas le cas. Je ne voudrais cependant pas que les déclarations de M. Turner soient laissées sans réponse, parce qu'il y a probablement un autre côté à



*[Texte]*

side of the story that should be told, and perhaps it could be told in this Committee.

**The Chairman:** Mr. Turner, one last, quick question.

• 1040

**Mr. Turner:** This comes from the employees on VIA, CNR and CPR, and I do not think they are all liars because there are too many of them.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am not suggesting they are nor would I ever suggest that Mr. Turner would be saying anything less than the truth as far as he was concerned. He may get information that may be inaccurate but I certainly concur with you, Mr. Chairman, that Mr. Turner may be wrong from time to time but I have never known him to be on the side of wrong.

**The Chairman:** I have Mr. Towers, then Mr. Baker.

**Mr. Towers:** Thank you, Mr. Chairman. I too would like to congratulate the new Minister on his position, not only in his position but also due to the fact that he is leaving the impression that he has a real handle on the department which is quite something I think for a new Minister, and I suppose possibly it goes back sir, to, your participation critic Transport in past years.

Now, one of the areas that I think that you have come out very well on, one of the issues, has been the statement that you made that if the grain companies intend to leave an elevator on a certain rail line, you will keep the line open in these areas that are in a debatable position at the present time, and I am wondering, sir, with regard to the lateral lines of VIA Rail where passenger service is now running, could we assume that the same thing holds true there? For instance, I am thinking of the line between Edmonton and Calgary. This is one of the lines that Transportation 2000 Canada, the Alberta branch, is very concerned about. So, I was wondering if the same philosophy holds true for those lateral lines regarding passenger service as is implemented for the grain service.

**Mr. Mazankowski:** Well, that is a rather unique observation, Mr. Towers. I had not really thought of applying our policy of branch line abandonment to rail passenger service. I think that probably the suggestion may have some merit. There is no question that there is a lot of traffic between the two points that you mentioned, Calgary and Edmonton. There is a lot of traffic that moves by air and there is a lot of traffic that moves by bus. The understanding is that the provision of rail passenger services between those two points I think is costing the CTC and the government something in the order of \$1 million annually just in round figures. I guess the anomaly is that when you have this heavy flow of traffic between the two points basically on a self-sustaining basis, it seems rather strange that we have a rail passenger service that has to incur that kind of deficit, and as you know, it has been the subject of a number of studies and considerations. I happen to believe that there is a role for a good rail passenger service between those two cities. I do not think there is any question about it. We have, of course, the problems of providing infrastructure and providing the adequate kind of equipment and the ade-

*[Traduction]*

cette histoire et qu'il faudrait le dire, ce qu'on pourrait peut-être faire au Comité.

**Le président:** Monsieur Turner, une dernière question.

**M. Turner:** Ces renseignements m'ont été donnés par les employés de VIA, du CN et du CP, et je ne pense pas qu'ils soient tous des menteurs, parce qu'il y en avait beaucoup trop.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je ne veux pas dire qu'ils le sont, et je ne veux pas dire non plus que M. Turner s'éloigne de la vérité, si peu soit-il. Il a peut-être obtenu des renseignements exacts, mais je suis d'accord avec vous, monsieur le président, M. Turner peut avoir tort de temps en temps, mais il se range toujours du côté de la raison.

**Le président:** Le suivant est M. Towers, puis M. Baker.

**M. Towers:** Merci, monsieur le président. Je voudrais également féliciter le nouveau ministre de sa nomination, et aussi de sembler avoir pris son ministère bien en mains, ce qui est assez difficile, je crois, pour un nouveau ministre. Je suppose que cela est dû au fait que vous avez été critique des transports ces dernières années.

J'ai beaucoup apprécié ce que vous avez dit au sujet d'un problème qui nous préoccupe, lorsque vous avez déclaré que si les sociétés céréalières veulent continuer à exploiter un silo sur une voie ferrée en particulier, vous allez garder cette voie en opération, même si elle se trouve en mauvais état en ce moment, et je voudrais savoir si vous ferez la même chose pour les voies secondaires de VIA Rail, qui assure un service voyageurs. Je pense par exemple à la voie entre Edmonton et Calgary. C'est une des voies qui préoccupent beaucoup Transports 2000 Canada. Je me demandais donc si vous alliez appliquer cette politique aux voies secondaires où il y a un service voyageurs.

**M. Mazankowski:** C'est une question assez particulière, monsieur Towers. Je n'avais pas vraiment pensé à appliquer cette politique au service voyageurs. Cette suggestion est peut-être valable. Il ne faut aucun doute qu'il y a beaucoup de clients sur cet itinéraire. Il y a beaucoup de voyageurs qui empruntent la voie des airs et beaucoup d'autres qui voyagent par autobus. Je crois que le service ferroviaire entre ces deux villes coûte environ un million de dollars par an, à la société et au gouvernement. Il est assez anormal qu'alors qu'il y a tellement de personnes qui voyagent entre ces deux villes, le service ferroviaire enregistre de tels déficits, et comme vous le savez, cela a fait l'objet d'un bon nombre d'études. Je crois qu'il y a place pour un bon service ferroviaire pour les voyageurs entre ces deux villes. Cela ne fait aucun doute. Le problème est qu'il faut fournir l'infrastructure et offrir de l'équipement et des horaires qui attireront des clients. Lors des audiences du Comité, ce matin, on a parlé du manque d'équipement et du nouveau matériel qu'on a commandé. Je crois qu'un train LRC entre Calgary et Edmonton offrirait le genre de service qui pourrait attirer assez de clients pour que le

[Text]

quate kinds of schedules, I suppose, that would attract the business traveller and the other traffic that is generated on that line. We have heard through the course of the Committee hearings this morning the shortage of equipment that we have, the equipment on order. Clearly it would seem to me that an LRC train functioning between Calgary and Edmonton would be the kind of service that perhaps people would be attracted to support and it may very well be that that is the kind of situation wherein we can experiment with the development of a real good rapid intercity rail passenger service. I will certainly take the member's suggestion into consideration in the course of deliberations with regard to the whole question of VIA Rail. It is a matter that is under review right at the present time. The future of VIA Rail and our government's policy towards VIA Rail will be developed in the course of the next two or three months. As a matter of fact, I hope that I will be in a position to take a recommendation to Cabinet before the end of this year.

• 1045

**Mr. Towers:** Thank you very much.

**The Chairman:** Your last question, Mr. Towers.

**Mr. Towers:** You mentioned, Mr. Minister, that there is about a \$1 million subsidy on this line. Does your department have the figures on subsidization for all modes of travel, that is, rail, sea and air? Would figures be available as to the percentages or the subsidy that is given to any form of transportation? If they have it, it would be particularly valuable because I think possibly, if we do not have the figures and do not have the percentages, our view could be a bit distorted and it would be helpful to have. Certainly I would be one who would really appreciate just how much the different modes of travel are being subsidized.

**Mr. Mazankowski:** Those figures are indeed available, Mr. Towers. I am not sure whether Mr. Giroux has them with him today but I can certainly provide those figures. Do you have them with you, Mr. Giroux?

**The Chairman:** Mr. Giroux.

**Mr. Giroux:** I do not have details, Mr. Chairman, but for this year, for example, it was indicated by the Minister originally, the total amount paid towards the operating deficit for rail will be \$277 million, plus another \$67 million in capital contributions. This is really, in effect, the amount of subsidy because they are a net amount, after cost less revenue has been taken into account. I do not have the detailed figures here, but they could be provided by service on the basis of each individual route.

**Mr. Towers:** Yes. I think this is important, Mr. Chairman, because otherwise our views are apt to be distorted.

**Mr. Giroux:** Yes.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Towers. Mr. Deniger.

**Mr. Deniger:** Thank you, Mr. Chairman. I want to, first of all, add my congratulations to the Minister and say how impressed I am with the devotion, the effort and the time that he has given to this most difficult position and, in particular, for

[Translation]

service soit rentable, et cela nous permettrait peut-être de mettre à l'essai ce type de service interurbain rapide et d'en faire un très bon service voyageurs. Je tiendrai certainement compte de la suggestion du député au cours des délibérations portant sur Via Rail. Cette question est justement à l'étude à l'heure actuelle. La politique de notre gouvernement à l'égard de Via Rail sera élaborée au cours des deux ou trois prochains mois. En fait, je pense être en mesure de présenter une recommandation au Cabinet avant la fin de l'année.

**M. Towers:** Merci beaucoup.

**Le président:** Votre dernière question, monsieur Towers.

**M. Towers:** Vous avez mentionné qu'on versait une subvention d'un million de dollars à ce service. Votre ministère peut-il nous fournir des chiffres sur les subventions versées pour tous les autres modes de transport, ferroviaires, maritimes et aériens? Dans l'affirmative, ce serait particulièrement utile, car autrement, nous ne pouvons pas vraiment nous former une opinion. Personnellement, j'aimerais beaucoup savoir dans quelle mesure les différents modes de transport sont subventionnés.

**M. Mazankowski:** Ces chiffres sont en effet disponibles, monsieur Towers. J'ignore si M. Giroux les a avec lui aujourd'hui, mais je puis certainement vous les fournir plus tard. Les avez-vous, monsieur Giroux?

**Le président:** Monsieur Giroux.

**M. Giroux:** Je n'ai pas de détails, monsieur le président, mais pour cette année, le ministre a déjà indiqué que le montant total versé au titre du déficit d'exploitation du transport ferroviaire s'élevait à 277 millions, plus 67 millions de dollars au titre des contributions en immobilisations. En fait, cela représente la subvention, car il s'agit d'un montant net, dont ont été soustraits les coûts. Je n'ai pas ces chiffres avec moi, mais nous pouvons vous les fournir pour chaque service.

**M. Towers:** Oui. Je crois que c'est important, monsieur le président, car autrement, nous ne pouvons avoir une juste vision de la situation.

**M. Giroux:** Oui.

**Le président:** Merci, monsieur Towers. Monsieur Deniger.

**M. Deniger:** Merci, monsieur le président. Je tiens tout d'abord à féliciter le ministre de ses efforts et de son dévouement et, en particulier, de sa franchise lors des entretiens que j'ai eus avec lui depuis qu'il a été nommé ministre. C'est en



## [Texte]

his frankness and openness in my dealings with him since he was appointed Minister. Indeed it is in the spirit of a most positive and constructive opposition that I intend to ask him questions during his stay as Minister of Transport.

Ce matin, monsieur le ministre, vous avez indiqué, et je cite:

All modes of transportation must be treated equally.

J'ai immédiatement pensé aux représentations que vous avez reçues cet été de la *Canadian Motor Coach Association*, et en particulier la relation qui doit exister entre les compagnies desservant le public par autobus et VIA. J'aimerais que le ministre fasse part, ici à cette Chambre, de sa position concernant la relation qui doit exister entre les compagnies d'autobus et VIA Rail Canada, concernant en particulier le service. Would you prefer I speak in English?

**Mr. Mazankowski:** No, no, go ahead.

**The Chairman:** No, that is quite proper.

**Mr. Deniger:** My question is asked.

**The Chairman:** If I intervened, it was just to remind you that we should remain relevant as nearly as possible.

**Mr. Deniger:** Well, the relationship is very important in terms of the subsidy that is awarded. The Minister said this morning that all modes must be treated equally but we do have a mode which is not subsidized. This one however is a mode which, by the estimates that we have in front of us, shows a large subsidy. And it is in that context that I raise my question.

**The Chairman:** Fine.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Deniger, thank you for your very encouraging remarks, your kind remarks. I want to assure you that, while I do not have the capacity in French that you have, you can speak French or English as you so desire in this Committee as long as I am a witness and I am sure as long as anyone else is a witness. That has been a very, very clear standing privilege in this Committee at all times. And I should also say to you, Mr. Chairman, that I regret that this document that I have tabled this morning is not in both official languages. I will assure you that that will not occur again.

• 1050

**Mr. Lumley:** Oh, oh.

**Mr. Mazankowski:** I recognized it before you did.

**Mr. Deniger,** yes, to the extent possible we have to ensure that all modes are treated equal. I guess when we start talking about the treatment of rail passenger service vis-à-vis bus service, it is always very difficult to establish a cost component for the provision of the infrastructure. So to some extent there is a built-in subsidy of a form in the provision of that known infrastructure which the buses operate on.

In the case of the railroad service, and you might correct me if I am wrong, I would say that about 80 per cent of the infrastructure costs are funded by the railroads themselves. That does not apply to air, it does not apply to marine, and it

## [Traduction]

effet dans un esprit positif et constructif que j'ai l'intention de lui poser des questions pendant son mandat de ministre des Transports.

This morning, Mr. Minister, you have indicated, and I quote:

Tous les modes de transport doivent être traités de façon égale.

It made me think of representations that were made to you this summer by the Canadian Motor Coach Association and in particular the relationship between bus companies and VIA. I would like the Minister to tell us what is his position concerning the relationship that should exist between bus companies and VIA Rail Canada, in particular as far as this line is concerned. Préférez-vous que je parle anglais?

**M. Mazankowski:** Non, allez-y.

**Le président:** Non, c'est parfait.

**M. Deniger:** J'ai posé ma question.

**Le président:** Je voulais vous interrompre pour vous rappeler que nous devons nous en tenir au sujet de la réunion.

**M. Deniger:** La subvention doit être accordée en fonction de ce lien. Le ministre a déclaré ce matin que tous les modes de transport doivent être traités de façon égale, mais il existe un mode qui n'est pas subventionné. Toutefois, selon le budget que nous étudions aujourd'hui, il semble qu'ils reçoivent une subvention considérable. C'est dans ce contexte que je pose ma question.

**Le président:** Très bien.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, monsieur Deniger, je vous remercie de vos propos fort encourageants. Je puis vous assurer, bien que je ne connaisse pas le français comme vous, que vous pouvez parler français ou anglais, comme vous le souhaitez, lorsque je comparaîs devant le Comité, et d'ailleurs, devant tout autre témoin. C'est un privilège qui existe depuis longtemps au sein de ce Comité. Monsieur le président, je regrette que le document que j'ai présenté ce matin ne soit pas rédigé dans les deux langues officielles. Je veillerais à ce que cela ne se reproduise pas.

**M. Lumley:** Oh, oh.

**M. Mazankowski:** Je m'en suis rendu compte avant vous.

Monsieur Deniger, il est vrai que nous nous efforçons, dans toute la mesure du possible, de traiter tous les modes de transport sur un pied d'égalité. Lorsqu'on compare les services de trains de voyageurs et les services d'autobus, il est très difficile d'évaluer l'élément coût de l'infrastructure. Dans le cas des autobus, on peut dire que l'infrastructure est automatiquement subventionnée.

Pour ce qui est de l'infrastructure ferroviaire, je dirais, et je me trompe peut-être, qu'environ 80 p. 100 des coûts sont assurés par les sociétés ferroviaires elles-mêmes. Ce n'est pas le cas pour les compagnies aériennes, pour les compagnies de

[Text]

does not apply to surface. So I think you have to put that in focus before you really address that problem.

The other fact that we have to consider is that there is a desire, a general desire across this country to revitalize the rail passenger service, and it has not had the attention over the past number of years that it now requires. So there may be some imbalances during the period of time that the rail passenger service is redeveloped or revitalized.

I think as well, in terms of energy, we have to consider the fact that in terms of moving people and goods in the most energy efficient way the railroad clearly has an advantage. At the present time, because of the bus operation, I am told that one of the most energy efficient forms of moving passengers is the bus mode. But as we approach the period of time where we will probably be moving more people by the surface mode, I think we clearly have to recognize the fact that the rail passenger service now clearly has a mandate to fulfil and it is in that context that we will probably tend to distort that equal treatment during the period of time that we are redeveloping our rail passenger service and infrastructure.

**Mr. Deniger:** Thank you, Mr. Minister.

Brièvement, monsieur le président, quand j'étais à la Commission canadienne des Transports, la division de recherches avait fait une étude sur les relations entre les coûts d'infrastructure et les autobus. Il serait bon que les fonctionnaires du ministère portent à l'attention du ministre les résultats de cette étude.

On another point, Mr. Minister, I agree with you that indeed train passenger service is the most efficient method when they are full.

**Mr. Mazankowski:** Right.

**Mr. Deniger:** But they have not been full all the time. Do you foresee in the near future in policy aspects at the department any concrete actions which will indeed make the mode more attractive? In conclusion I must say that I too agree with you, I do not believe in dollar estimates to create such an entity as VIA Rail and I would welcome a VIA Rail act.

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I thank you for your support in the establishment of a VIA Rail act. In terms of what we will do in the department to fill the rail passenger trains, I think our problem is one of lack of equipment. As Mr. Giroux pointed out and Mr. McDermid, the rail passenger cars are full in the summer, but we have some difficulties in the winter. I think it is a matter of attaining a balance. We certainly, I think, could have aggressively market the rail mode, but on the other hand we do not want to unduly raise expectations without having the equipment and the wherewithal to provide the service which people may expect. So do not think you can simply snap your finger and say, we have let the rail passenger service go down the drain over the last 20 years and this year we are going to turn it back on again. It just does not happen that quickly and I think that what we are seeing now is a rather consolidated effort to bring all the components that go to make a viable passenger service together, hoping to achieve the right kind of balance in terms of subsidies, and it

[Translation]

navigation, et encore pour les compagnies d'autobus. C'est un facteur qu'il ne faut pas perdre de vue.

D'autre part, on enregistre dans l'ensemble du pays une volonté générale de donner un nouveau souffle au service de trains de voyageurs, et c'est là un facteur que l'on a négligé pendant des années. Cette période de renouveau et de modernisation des chemins de fer risque de provoquer certains déséquilibres.

Sur le plan des économies d'énergie, il ne faut pas oublier que le transport des biens et des voyageurs par train comporte de nombreux avantages. Il semble qu'actuellement, le transport par autobus soit le plus économique. Au fur et à mesure que le nombre des usagers des transports de surface va augmenter, l'intérêt des trains de voyageurs va s'imposer. Nous sommes donc prêts à mettre l'accent sur les chemins de fer et à doter le Canada d'une infrastructure ferroviaire et de services de trains de voyageurs modernes.

**M. Deniger:** Merci, monsieur le ministre.

Mr. Chairman, while I was a member of the Canadian Transport Commission, the Research Branch had made a study comparing the infrastructure cost and the bus services costs. I think it could be useful that the officers of the department bring the results of this study to the attention of the Minister.

Dans un autre ordre d'idées, monsieur le ministre, je reconnais que les trains de voyageurs sont extrêmement économiques, à condition qu'ils soient pleins.

**M. Mazankowski:** C'est vrai.

**M. Deniger:** Or, ils ne sont pas toujours pleins. Envisagez-vous de prendre des mesures qui rendraient ce mode de transport plus attrayant? Pour finir, je suis d'accord avec ce que vous avez dit sur VIA Rail. Au lieu de porter création de VIA Rail par le biais d'un poste budgétaire, il vaudrait mieux édicter une loi.

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Mazankowski:** Je vous remercie d'appuyer l'établissement d'une loi sur VIA Rail. Quant aux mesures que nous allons prendre au ministère pour remplir les trains de voyageurs, je dois avouer que nous manquons d'équipement. Comme MM. Giroux et McDermid l'ont signalé, les trains sont pleins en été, mais vides en hiver. Il s'agit d'atteindre un certain équilibre. Nous pourrions sans doute faire davantage de publicité, mais d'autre part, il est inutile de faire miroiter certains services aux Canadiens si nous n'avons pas l'équipement et les ressources nécessaires. On ne peut pas, du jour au lendemain, redonner vie à un service que l'on a négligé pendant 20 ans. Les choses ne vont pas aussi rapidement. Il y a maintenant un effort concerté de regrouper tout ce qu'il faut pour rendre le service voyageur rentable dans l'espoir d'atteindre l'équilibre avec des subventions. Il ne doit pas nuire à la concurrence des autres moyens de transport. Nous devons donc tempérer sa commercialisation et sa mise en marché, de façon à créer un climat de confiance pour le voyageur canadien dans



[Texte]

does not infringe upon the competitiveness of other modes, trying to temper the kind of merchandizing and selling of the service in such a way that we can provide a climate wherein the Canadian travelling public will build up a confidence within the rail passenger service, and I think that is perhaps the most important element. We have to engender a confidence of feeling that when they change to travel by VIA Rail they are going to get the kind of treatment and the service that they desire, and if we can do that, that will be the best selling program that we can develop.

• 1055

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister. I have Mr. Harquail, Mr. Baker and Mr. Richardson. Gentlemen, we have seven or eight, ten minutes left, and you can be your own judge with respect to the time. Mr. Harquail.

**Mr. Lumley:** On a point of order.

**The Chairman:** Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, are we going to vote? I think it would be advisable for the Committee to vote the estimates rather than have them deemed approved, so you may want to go through that.

**The Chairman:** I am at your disposal. If that is your wish, then we will have Mr. Harquail very briefly and in the last two or three minutes, I will call the vote. Is that agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Harquail:** Thank you, Mr. Chairman. I have been quite anxious to have an opportunity to meet the Minister in this formal way. It has been six months, I guess, since he has been in the saddle, and obviously we on this side feel some frustrations from time to time on important questions that come up in the country touching on transportation. But I want to join my colleagues as well, because I believe in the importance of efficient, good transportation in this country, to wish you well as well as your officials. I was wondering, though, in your earlier remarks, Mr. Minister, if you were not still sort of in your own mind playing this role here, when you made your short speech about your criticism of how VIA was introduced, and I sense the tone of that when you were on these benches.

**Mr. Mazankowski:** The adjustments are not always easy.

**Mr. Harquail:** Let me just say that I hope in the coming months it can be interpreted as a compliment to emulate both the honourable Chairman and yourself in carrying out our duties on this side with respect to the important questions of transportation in the country. There are a couple of point. I realize, Mr. Minister, that questions put to you are at most times heavy and take a long period of time but I think because of the time constraints, I would ask that we just have a brief, short, crisp exchange this morning, and I am wondering about the junior Minister from New Brunswick. Obviously, I have a personal interest in this, representing a constituency in New Brunswick, and I am concerned about the Atlantic region. I am wondering if you would take a note of this and you can maybe touch on it when I get through some of the other points, as to why Mr. Howie is not with us this morning, and certainly

[Traduction]

les chemins de fer. C'est sans doute le plus important. Nous devons engendrer un sentiment de confiance pour que lorsqu'ils décident de faire changement et d'emprunter VIA Rail, ils reçoivent le genre de traitement et de service qu'ils désirent. Si nous y parvenons, ce sera la meilleure campagne publicitaire possible.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre. J'ai encore sur ma liste M. Harquail, M. Baker et M. Richardson. Messieurs, il nous reste à peine dix minutes, alors je vous demande de surveiller l'horloge. Monsieur Harquail.

**M. Lumley:** J'invoque le Règlement.

**Le président:** Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Monsieur le président, allons-nous voter? Il serait sans doute souhaitable que le comité ait l'occasion de voter sur les prévisions budgétaires au lieu que celles-ci soient réputées adoptées.

**Le président:** Je ferai comme vous l'entendez. Si c'est ce que vous voulez, nous allons laisser quelques minutes à M. Harquail, puis juste avant la fin de la séance, nous passerons au vote. Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**M. Harquail:** Merci, monsieur le président. J'attendais avec impatience cette occasion de rencontrer officiellement le ministre. Il est en poste depuis bientôt six mois, et les députés de mon parti se sentent parfois frustrés lorsque des questions importantes sur les transports surgissent au pays. Je me joins également à mes collègues pour vous présenter à vos fonctionnaires et à vous-mêmes mes meilleurs vœux puisque j'attache beaucoup d'importance à l'efficacité et à la qualité des moyens de transport au Canada. Toutefois, vos premières remarques me font me demander si vous n'étiez pas encore dans votre ancienne peau, puisque votre bref discours critiquant la façon dont VIA Rail a été créé me rappelait le ton que vous empruntiez lorsque vous étiez de ce côté-ci.

**M. Mazankowski:** L'adaptation n'est pas toujours facile.

**M. Harquail:** J'espère qu'au cours des mois à venir, ce sera considéré comme un compliment d'imiter la façon dont le président et vous avez assumé vos fonctions en matière de transport. Les questions qu'on vous pose sont la plupart du temps assez complexes et nécessitent de longues réponses mais étant donné les contraintes du temps, je vous demanderais de me répondre rapidement et brièvement ce matin. Je me demande ce que fait le ministre du Nouveau-Brunswick. Comme je représente une circonscription du Nouveau-Brunswick, la région de l'Atlantique m'intéresse particulièrement. J'aimerais que vous en preniez note pour m'en reparler lorsque j'aurai présenté les autres points. J'aimerais savoir pourquoi M. Howie n'est pas ici ce matin. Quelles que soient ces raisons, j'espère que nous le verrons aux séances ultérieures puisque

## [Text]

notwithstanding whatever those reasons might be, that we look forward to seeing him at subsequent meetings because we will have an interest in questioning that junior Minister from New Brunswick.

Mr. Minister, I am wondering, if you take a note of this as well, if you happen to have observed or witnessed the CTV indictment of VIA, which was really a killing program in terms of Mr. Roberts and that corporation and its public image. I have a lot of respect for Mr. Roberts as well as I do for you, Mr. Minister, but nice guys do not always get to the goal line or score the goal or do the job, and I am quite prepared to agree that Mr. Roberts is a nice man and is qualified and all the rest of it, but if you saw *W-5*—and this was not just out of context or being misquoted. The guy got on the train with a camera and followed them for a week, and, you know, it was murder for VIA. Certainly if that is true in the West, what CTV brought out in *W-5*, I know that we have to have an improvement of the equipment on the run between Montreal and Halifax if VIA is going to continue to survive at all. So, of course, I remember quite well your probing and very sharp penetration to the Ministry of Transport on all of those fronts; the concerns that you expressed not only with regard to the estimates this morning and to VIA, but your whole concern as to the department itself, its structure and its capability to handle the transportation problems. I am wondering if you are able to tell the Committee and Canada this morning whether after these months you feel you have been able to get a handle on, or you have been able to reconcile, some of your concerns with the Director of Civil Aviation and various other branches within the Department of Transport. Also the whole question of the fact that Mr. Cloutier was let go. I am wondering if you would like to comment on why such an esteemed, experienced civil servant, one who won the Governor General's award, was let go. I am wondering if you would like to tell the Committee and Canadians why he has sloughed off to another responsibility within the EDC.

• 1100

So these are some of the main areas of concern that I have. Again, I am frustrated by the fact that we do not have enough time. The other day we were caught with the bells and we did not get to question you at all, Mr. Minister, but I understand that in the coming weeks we will attempt to have you come back before our Committee as many times as possible in the slot. As you can see, I am just bubbling with enthusiasm to have an exchange with you and to get some answers to the questions we will want to put to you, but obviously we cannot do it in two and a half or three minutes. Now I take you at your word that you want to show due respect to this Committee. I believe you will do this and I believe you want to co-operate with us; so in that experience I too look forward to subsequent opportunities.

For this morning, I would like you to touch briefly on the *W-5* indictment of VIA and what is going to be done to correct that image that has been portrayed; it is a true one and it is a sad one. Also to have you comment about the type of grip that you are getting on the administration of the department on

## [Translation]

nous aimerions bien l'interroger, ce ministre du Nouveau-Brunswick.

Monsieur le ministre, je me demande si vous avez vu ou entendu parler des accusations portées par le réseau CTV contre VIA; c'était une émission très drôle à propos de M. Roberts, de la société et de sa réputation. J'ai énormément de respect pour M. Roberts, comme pour vous, monsieur le ministre, mais les bons ne sont pas toujours les mieux mis en valeur, ni les plus efficaces. J'admets que M. Roberts est très gentil, très compétent, et tout le bazar, mais si vous avez vu *W5*... et rien n'étant pris hors contexte ou mal interprété. Un gars est monté à bord d'un train avec sa caméra et y est resté une semaine. C'était très dur à l'endroit de VIA. S'il en est ainsi dans l'Ouest, ce que CTV fait ressortir dans *W5*, il faut absolument améliorer l'équipement utilisé entre Montréal et Halifax, sinon VIA ne pourra survivre. Alors bien sûr, je me rappelle votre profonde étude du ministère des Transports et de tous ses aspects; je me rappelle les préoccupations que vous avez manifestées, non seulement ce matin à propos du budget et de VIA, mais l'ensemble de vos préoccupations quant au ministère, à sa structure et à sa capacité de régler les problèmes de transport. Ce matin, pouvez-vous dire à ce comité et au Canada tout entier si, après ces longs mois, vous croyez avoir pu maîtriser ou concilier certains de vos différends avec le directeur de l'Aviation civile de même qu'avec d'autres directions au sein du ministère des Transports? Il y a aussi la question du départ de M. Cloutier. Pourriez-vous nous dire pourquoi on a laissé partir un fonctionnaire décoré par le Gouverneur général? Pourriez-vous dire à ce Comité et aux Canadiens pourquoi il a été gentiment muté vers d'autres responsabilités au sein de la SEE.

Voilà donc certaines de mes principales préoccupations. Une fois de plus, je suis déçu du manque de temps. L'autre jour, nous avons été interrompus par les cloches et nous n'avons pas eu le temps de vous poser des questions, monsieur le ministre; toutefois, je crois qu'au cours des prochaines semaines, nous tenterons de vous amener à comparaître devant notre Comité le plus souvent possible. Comme vous pouvez le voir, je bouillonne d'impatience d'avoir une discussion avec vous et d'obtenir réponse aux questions que nous voulons vous poser; mais évidemment, nous ne pouvons le faire en deux ou trois minutes. Je prends votre parole quand vous dites que vous voulez être respectueux de ce Comité. Je crois que vous le serez et que vous collaborerez avec nous; c'est pourquoi j'attends avec impatience nos prochaines rencontres.

Pour ce matin, j'aimerais que vous nous parliez du réquisitoire contre VIA dressé lors de l'émission *W-5*, et de ce qu'on fera pour redresser l'image projetée alors; ces accusations sont tristes mais juste. Parlez-nous également de votre maîtrise de l'administration du ministère et des autres questions dont j'ai



*[Texte]*

those other points that I mentioned, and also with regard to what we can expect the junior minister, Mr. Howie, to appear before this Committee.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Harquail. I will simply remind you that there are rules of relevancy and, as well, rules of propriety which I will expect the members of this Committee to follow and adhere to on their own. I do not want to spend the coming months reminding people about certain proprieties.

Mr. Minister.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I understand that the reason Mr. Howie is not here is because there are no votes pertaining to the marine sector of transportation. Mr. Howie will certainly be here for items on Marine. As you know, he is the Minister of State for Transport Marine and I know he will be very happy, as I am, to come to this Committee.

**Mr. Harquail:** I do have some pertinent questions about port policy and where you are going with your department with regard to that.

**The Chairman:** Mr. Harquail, with all due respect, it is not relevant to the items that are in front of us. The minister has made his point. This is one of the reasons we would like to get into our own Committee room. We will have ample opportunity to have the Minister of State in front of us when the main estimates are called. To that end there will be a steering committee meeting at the conclusion of this meeting, and I wonder, Mr. Minister, unless you want to comment any further, whether I might now think about adjournment.

**Mr. Mazankowski:** A couple of points have been raised that I think I should comment on. In my position vis-à-vis the committee, I simply want to reiterate that I will come before this Committee at every available opportunity that I can. I come here for the purpose of giving information, but I also come here for the purpose of receiving information and ideas and suggestions from the Committee members. I think everyone who sits around this table has something to offer. Some good suggestions have come forth here this morning and I intend to consider them and to act upon them if at all possible.

With regard to the CTV W-5 program, I did not see it, Mr. Harquail, but I certainly will apprise myself of the so-called indictment that you referred to. I think I indicated earlier that we are looking at the issue of rail passenger service, the whole question of VIA rail, of whether we will proceed with an act. As I said earlier, I am taking a recommendation to Cabinet hopefully before the end of this year, so whatever was shown on the program I have acted, notwithstanding the fact that I did not see it. It is my desire, and it is the desire of Transport Canada, to upgrade and revitalize rail passenger service. Whether the CTV likes it or not, that is my commitment.

As far as Mr. Cloutier is concerned, as you know, Mr. Chairman, that is simply the prerogative of the Prime Minister. A number of deputy minister have been moved around. I can only say to you what I said when we had a gathering in

*[Traduction]*

fait état; dites-nous également quand nous pouvons attendre la comparution de M. Howie, le ministre.

**Le président:** Merci, monsieur Harquail. J'aimerais vous rappeler qu'il existe des règles de pertinence, et j'espère que les membres du Comité les respecteront de même. Je ne veux pas passer les prochains mois à vous rappeler l'existence de ces règles de pertinence.

Monsieur le ministre.

**M. Mazankowski:** Si je ne m'abuse, monsieur le président, M. Howie n'est pas ici puisqu'il n'y a aucun crédit portant sur le transport maritime. M. Howie sera certainement ici pour les articles portant sur son domaine de compétence. Comme vous le savez, il est ministre d'État responsable du transport maritime et je sais qu'il sera très heureux, tout comme moi, de comparaître devant ce Comité.

**M. Harquail:** J'ai quelques questions pertinentes à propos de la politique portuaire et de l'orientation de votre ministère quant à ces questions.

**Le président:** Monsieur Harquail, en toute déférence, ces questions ne sont pas pertinentes au travail qui nous occupe. Le ministre s'est expliqué. C'est là une des raisons pour lesquelles nous voudrions retourner dans notre propre salle de comité. Nous aurons tout le temps de recevoir le ministre d'État lors de l'étude du Budget principal. A cette fin, il y aura une réunion du Comité directeur après la présente réunion. Monsieur le ministre, à moins que vous ne désiriez poursuivre, peut-être serait-il maintenant temps de lever la séance.

**M. Mazankowski:** J'aimerais parler de quelques questions qui ont été soulevées. Quant à ma position vis-à-vis ce Comité, je désire réitérer que je comparaitrai devant ce Comité le plus souvent possible. Je suis ici pour communiquer les renseignements, mais je viens ici dans le but de recueillir des renseignements, des idées et des propositions de la part des membres du Comité. A mon avis, toutes les personnes présentes à cette table peuvent contribuer quelque chose. De bonnes propositions ont été présentées ici ce matin et j'ai l'intention de les étudier et de les mettre en œuvre si possible.

Pour ce qui est de l'émission W-5 à la chaîne CTV, je ne l'ai pas vue, monsieur Harquail, mais je m'informerai certainement du prétendu réquisitoire dont vous avez parlé. Je crois avoir dit plus tôt que nous étudions l'ensemble de la question du service de transport ferroviaire des passagers, de la question de VIA Rail, afin de déterminer si nous devons présenter un projet de loi. Comme je l'ai dit plus tôt, j'espère présenter une recommandation au Cabinet avant la fin de cette année; alors peu importe le contenu de cette émission, j'ai déjà pris des mesures, nonobstant le fait que je ne sais pas ce qu'on y a dit. Tout comme Transport Canada, je désire améliorer et revitaliser le service ferroviaire de transport des passagers. Que les gens de CTV aiment cela ou non, c'est là mon engagement.

Quant au départ de M. Cloutier, comme vous le savez, monsieur le président, c'est simplement une prérogative du premier ministre. Un certain nombre de sous-ministres ont été mutés. Je ne peux que vous répéter ce que j'ai dit lorsque nous

*[Text]*

honour of Mr. Cloutier: he was loyal, served me well and had a very talented grasp of the department. It was not a demotion; it was another challenge for him. I can only echo the words that he used when we had a little farewell for him. He said to his people, "Do not cry for me; I am going on to greater things."

• 1105

I can also assure you that we have a standing invitation between ourselves that we can consult, that we are at liberty with each other on transportation and we have been in touch on a number of occasions. Mr. Cloutier served Transport Canada well, he served Canada well, he served me well. I must say that he built up a very, very effective team in Transport Canada. I guess these are some of the things that you learn when you get into the department.

Do I have a handle on the department? All I can say is that the officials in my department have co-operated with me 100 per cent. They are a dedicated group of public servants. I enjoy working with them and I look forward to working with them.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski.

Votes 60a, 90a, 107a agreed to.

**The Chairman:** Shall I report these votes to the House?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, may I thank you and all your officials for your presence and time here this morning.

The meeting is adjourned to the call of the Chair and I would remind the members of the steering committee to come to my office.

*[Translation]*

nous sommes réunis pour fêter le départ de M. Cloutier: il a été loyal, il m'a bien servi et comprenait très bien le ministère. Cela n'a pas été une rétrogradation, c'était un nouveau défi à relever. Je ne peux que répéter les mots qu'il a utilisés lorsque nous lui avons dit au revoir. Il a dit à son personnel «Ne pleurez pas sur mon sort, je passe à des choses plus grandes.»

Je puis également vous assurer que nous nous sommes entendus pour nous consulter toutes les fois que nous le voudrions, que nous nous parlons très librement des questions de transport et que nous avons été en contact déjà à plusieurs reprises. M. Cloutier a très bien servi Transports Canada, il a très bien servi le Canada et il m'a moi-même très bien servi. Il a réuni une équipe très compétente à Transports Canada. C'est là une des choses qu'on apprend lorsqu'on travaille au ministère.

Vous voulez savoir si j'ai réussi à me gagner la collaboration du ministère? Tout ce que je puis dire, c'est que les fonctionnaires du ministère ont collaboré avec moi à 100 p. 100. Ce sont des fonctionnaires très dévoués. J'aime beaucoup travailler avec eux et je serai heureux de le faire.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski.

Les crédits 60a, 90a, 107a sont adoptés.

**Le président:** Dois-je faire rapport de ces crédits à la Chambre?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Monsieur Mazankowski, je veux vous remercier, vous et vos hauts fonctionnaires d'être venus ici aujourd'hui.

La séance est levée et je rappelle aux membres du Comité directeur qu'ils doivent se rendre à mon bureau.



## APPENDIX "TC-1"

ACCIDENTS AND INVESTIGATIONS REPORTED TO THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION  
BY RAILWAYS UNDER ITS JURISDICTION

	Reported to October 31 (10 months)							
	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Collisions	44	56	47	48	32	34	40	36
Derailments	323	299	422	330	301	316	281	295
Crossing Accidents	1175	1030	1074	982	923	877	871	685
Track Motor Car Accidents	76	72	72	52	41	63	22	32
Dangerous Commodities Incidents	34	35	43	32	27	8	40	62
Train Service Incidents	58	71	79	42	84	52	51	7
Personal Injuries	2621	2579	2990	2941	3814	2810	3157	2880
Trespassing Accidents	114	101	87	112	84	82	105	72

## APPENDICE «TC-1»

ACCIDENTS ET ENQUÊTES RAPPORTÉS À LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS  
PAR LES CHEMINS DE FER RELEVANT DE SA COMPÉTENCE

	Rapport au 31 octobre (10 mois)							
	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Collisions	44	56	47	48	32	34	40	36
Déraillements	323	299	422	330	301	316	281	295
Accidents de passages à niveau	1175	1030	1074	982	923	877	871	685
Accidents sur anneaux de vitesse	76	72	72	52	41	63	22	32
Accidents par produits dangereux	34	35	43	32	27	8	40	62
Accidents ferroviaires	58	71	79	42	84	52	51	7
Blessures corporelles	2621	2579	2990	2941	3814	2810	3157	2880
Accidents dû à violation de propriété	114	101	87	112	84	82	105	72









*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacre-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

WITNESS(ES)—TÉMOIN(S)

Mr. R. Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface  
Transportation Administration.

M. R. Y. J. Giroux, administrateur, Administration cana-  
dienne des transports de surface.



HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 3

Fascicule n° 3

Tuesday, November 6, 1979

Le mardi 6 novembre 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

Président: M. J. M. Forrestall

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

RESPECTING:

CONCERNANT:

Main Estimates 1979-80  
Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 and L55  
Marine Transportation Program under  
TRANSPORT

Budget principal 1979-1980  
Crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 et L55  
Programme des transports par eau sous la rubrique  
TRANSPORTS

APPEARING:

COMPARAÎT:

The Honourable Robert Howie,  
Minister of State (Transport)

L'honorable Robert Howie,  
Ministre d'État (Transports)

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

First Session of the  
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
trente et unième législature, 1979

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. J. M. Forrestall

*Vice-Chairman:* Mr. Jack Ellis

Messrs.

Baker (*Gander-  
Twillingate*)

Bockstael

Deniger

Harquail

Jelinek

Lapointe

Lumley

McDermid

McLean

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. J. M. Forrestall

*Vice-président:* M. Jack Ellis

Messieurs:

Mitchell (Mrs.)

Nylander

Reid (*St. Catharines*)

Richardson

(*Humboldt-Lake Centre*)

Skelly

Towers

Turner

Whittaker—(19)

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, November 5, 1979:

Mr. Lane replaced Mr. Cook;

Mrs. Mitchell replaced Mr. Fulton.

On Tuesday, November 6, 1979:

Mr. McLean replaced Mr. Nylander;

Mr. Nylander replaced Mr. Lane.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 5 novembre 1979:

M. Lane remplace M. Cook;

M<sup>me</sup> Mitchell remplace M. Fulton.

Le mardi 6 novembre 1979:

M. McLean remplace M. Nylander;

M. Nylander remplace M. Lane.



## ORDER OF REFERENCE

Monday, October 15, 1979

*ORDERED*,—That Votes 1 and 5 relating to the Post Office Department; and that Votes 1, 5, 10, 15, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120, 125 and 130 relating to the Department of Transport, for the fiscal year ending March 31, 1980, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

*ATTEST*

## ORDRE DE RENVOI

Le lundi 15 octobre 1979

*IL EST ORDONNÉ*,—Que les crédits 1 et 5, Postes et les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120 et 130, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

*ATTESTÉ*

*Le Greffier de la Chambre des communes*

C. B. KOESTER

*The Clerk of the House of Commons*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 6, 1979

(4)

[Text]

The Stanting Committee on Transport and Communications met at 11:00 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Bockstael, Deniger, Forrestall, Ellis, Harquail, Jelinek, Lane, Lapointe, Lumley, McDermid, Mrs. Mitchell, Messrs. McLean, Nylander, Reid (*St. Catharines*), Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Skelly, Towers, Turner and Whittaker.

*Other Members present:* Messrs. Campbell (*LaSalle*), Graham, MacLellan, Ritchie (*Dauphin*), Roy (*Laval*) and Waddell.

*Appearing:* The Honourable Robert Howie, Minister of State (Transport).

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. J. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration. *From the National Harbours Board:* Mr. Pierre A. H. Franche, Chairman.

The Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 being read as follows:

*Ordered,—*That Votes 1 and 5 relating to the Post Office Department; and that Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120, 125 and 130 relating to the Department of Transport, for the fiscal year ending March 31, 1980, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

By unanimous consent, the Chairman presented the SECOND REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Sub-committee met Thursday, November 1, 1979 to plan its future business.

The Sub-committee agreed to make the following recommendations:

1. That recommendation number 2 of the FIRST REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure as contained in the Resolution of November 25, 1979 be rescinded and the following substituted therefor:

That 10 minutes be allotted to each member of the Committee for the questioning of witnesses.

2. That Committee meetings be scheduled to consider the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

Tuesday, November 6, 1979 at 11:00 a.m.

Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 and L55—Marine Transportation Program under TRANSPORT.

The Honourable Robert Howie, Minister of State (Transport) will be appearing.

Thursday, November 8, 1979 at 3:30 p.m.

Votes 125 and 130—Canadian Transport Commission

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 6 NOVEMBRE 1979

(4)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 heures, sous la présidence de M. Forrestall (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Bockstael, Deniger, Forrestall, Ellis, Harquail, Jelinek, Lane, Lapointe, Lumley, McDermid, M<sup>me</sup> Mitchell, MM. McLean, Nylander, Reid (*St. Catharines*), Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Skelly, Towers, Turner et Whittaker.

*Autres députés présents:* MM. Campbell (*LaSalle*), Graham, MacLellan, Ritchie (*Dauphin*), Roy (*Laval*) et Waddell.

*Comparait:* L'honorable Robert Howie, ministre d'État (Transports).

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. J. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime. *Du Conseil des ports nationaux:* M. Pierre A. H. Franche, président.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du lundi 15 octobre 1979:

*Il est ordonné,—*Que les crédits 1 et 5, Postes, et les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120, 125 et 130, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

Du consentement unanime, le président présente le DEUXIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure:

Votre Sous-comité s'est réuni le jeudi 1<sup>er</sup> novembre 1979 pour établir le calendrier de ses prochains travaux.

Le Sous-comité convient de faire les recommandations suivantes:

1. Que la recommandation numéro 2 du PREMIER RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure figurant dans la Résolution du 25 novembre 1979 soit annulée et remplacée par ce qui suit:

Qu'une période de 10 minutes soit allouée à chaque membre du Comité pour l'interrogation des témoins.

2. Que des séances du Comité soient prévues pour étudier le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

Le mardi 6 novembre 1979, à 11 heures.

Crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 et L55—Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS.

L'honorable Robert Howie, ministre d'État (Transports) sera présent.

Le jeudi 8 novembre 1979, à 15 h 30.

Crédits 125 et 130—Commission canadienne des transports.



Friday, November 9, 1979 at 9:30 a.m.

Vote 1 under TRANSPORT

The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport will be appearing.

Tuesday, November 13, 1979 at 8:00 p.m.

Vote 95—Payments to CN Marine Inc. and Canadian National Railway Company

Vote L110—Payment for the acquisition of no par value stock of the Canadian National Railway Company

—Surface Transportation Program under TRANSPORT

Thursday, November 15, 1979 at 9:30 a.m.

Tuesday, November 20, 1979 at 11:00 a.m.

Vote 1 under TRANSPORT

The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport will be appearing

Thursday, November 22, 1979 at 3:30 p.m.

Vote 105—Payments to VIA Rail Canada Inc.

Vote L115—Payments to purchase common shares of VIA Rail Canada Inc.

—Surface Transportation Program under TRANSPORT

Friday, November 23, 1979 at 9:30 a.m.

Votes 1 and 5 under POST OFFICE

If required another meeting be scheduled to consider the above Votes on TUESDAY, NOVEMBER 27, 1979 at 8:00 p.m.

Thursday, November 29, 1979 at 9:30 a.m.

Vote 1 under TRANSPORT

The Honourable Donald Mazankowski Minister of Transport will be appearing.

The Committee further recommends that the Minister of Transport be available to appear before the Committee on THURSDAY, DECEMBER 6, 1979 at 3:30 p.m. and FRIDAY, DECEMBER 7, 1979 at 9:30 a.m. relating to the Main Estimates under TRANSPORT.

3. That the Chairman be authorized to adjust the above schedule to accommodate availability of witnesses.

Mr. Lumley, seconded by Mr. Towers, moved,—That the SECOND REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure be concurred in.

Debate arising thereon;

On motion of Mr. Harquail, seconded by Mr. Ellis, it was agreed,—That the Report of the Sub-committee be amended by rescheduling the meeting to be held on FRIDAY, November 23, 1979 at 9:30 a.m. to consider Votes 1 and 5 under POST OFFICE, to TUESDAY, November 27, 1979 at 8:00 p.m. and if required, an additional meeting be held on TUESDAY, December 4, 1979 at 11:00 a.m.

The question being put on the main motion, as amended, it was agreed to.

It was agreed,—That Votes 1 and 5 under TRANSPORT be allowed to stand.

Le vendredi 9 novembre 1979, à 9 h 30.

Crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS.

L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports, sera présent.

Le mardi 13 novembre 1979, à 20 heures.

Crédit 95—Paiements à CN Marine Inc. et à la Compagnie de chemin de fer nationaux du Canada.

Crédit L110—Paiement pour l'acquisition des actions sans valeur au pair du capital-action du Canadien National

—Programme des transports de surface.

Le jeudi 15 novembre 1979, à 21 h 30

Le mardi 20 novembre 1979, à 11 heures

Crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS

L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports, sera présent

Le jeudi 22 novembre 1979, à 15 h 30

Crédit 105—Paiement à VIA Rail Canada Inc.

Crédit L115—Paiements pour faire l'achat d'actions ordinaires de VIA Rail Canada Inc.

—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS

Le vendredi 23 novembre 1979, à 9 h 30

Crédits 1 et 5 sous la rubrique POSTES

S'il y a lieu, une autre séance sera prévue pour étudier les crédits susmentionnés le MARDI 27 novembre 1979, à 20 heures.

Le jeudi 29 novembre 1979, à 9 h 30

Crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS

L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports, sera présent.

Le Comité recommande en outre que le ministre des Transports soit disponible pour comparaître devant le Comité le JEUDI 6 décembre 1979, à 15 h 30 et le VENDREDI 7 décembre 1979, à 9 h 30, relativement au Budget principal sous la rubrique TRANSPORTS.

3. Que le président soit autorisé à modifier le calendrier ci-dessus selon la disponibilité des témoins.

M. Lumley appuyé par M. Towers, propose,—Que le DEUXIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

Le débat s'engage;

Sur motion de M. Harquail, appuyé par M. Ellis, il est convenu,—Que le Rapport du Sous-comité soit modifié, en reportant la séance devant avoir lieu le VENDREDI 23 novembre 1979, à 9 h 30, pour étudier les crédits 1 et 5 sous la rubrique POSTES, au MARDI 27 novembre 1979, à 20 heures, et, si nécessaire, qu'une séance ait lieu le MARDI 4 décembre, à 11 heures.

La motion principale, modifiée, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu,—Que les crédits 1 et 5 sous la rubrique TRANSPORTS soient réservés.

By unanimous consent, the Chairman called Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 and L55—Marine Transportation Program under TRANSPORT.

The Minister made a statement.

The Minister and the witnesses answered questions.

*It was agreed*,—That the Committee consider the same Votes relating to Marine Transportation Program under TRANSPORT on FRIDAY, November 9, 1979 at 9:30 a.m. and Vote 1 under TRANSPORT on TUESDAY, November 13, 1979 at 8:00 p.m.

At 1:00 o'clock p.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. THURSDAY, November 8, 1979.

Du consentement unanime, le président met en délibération les crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, et L55—Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre fait une déclaration.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

*Il est convenu*,—Que le Comité étudie les mêmes crédits portant sur le Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS, le VENDREDI 9 novembre 1979, à 9 h 30, et le crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS, le MARDI 13 novembre 1979, à 20 heures.

A 13 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'au JEUDI 8 novembre 1979, à 15 h 30.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)*

Tuesday, November 6, 1979

• 1113

*[Texte]*

**The Chairman:** Gentlemen, ladies, I wonder if we might come to order.

Before we proceed with the matters before us on the agenda, I think it is appropriate that we take note that this is the first sitting of the Standing Committee on Transport and Communications to be held in this room in a great number of years.

**Some hon. Members:** Hear, hear!

**The Chairman:** We are pleased with the interventions of the Minister and of the officials and staff of the House of Commons for accommodating us in this historic Railway Committee Room in which so much of this Committee's history has been formed and taken place, and, as well, that of our country and our nation.

Gentlemen, our Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 reads as follows:

*Ordered,—That Votes 1 and 5 relating to the Post Office Department; and*

That Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120, 125 and 130 relating to the Department of Transport, for the fiscal year ending March 31, 1980, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

I think a copy of the Minutes of the Subcommittee on Agenda and Procedure has been distributed to zone.

• 1115

**Mr. Lumley:** I move that the report of the Subcommittee on Agenda and Procedure be adopted.

**Mr. Towers:** I second the motion.

**The Chairman:** I would make one or two observations with regard to the report before I ask for its adoption. I would draw your attention to the very last item: 3. "That the Chairman be authorized to adjust the above schedule to accommodate availability of witnesses."

Members of the Committee, I should bring to your attention that it may not be possible for the Minister of Transport to be with us this coming Friday; as well, to the possibility of a slight change in the invitation we have extended to the Postmaster General to respond to his estimates.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, since the minister will not be here Friday as originally scheduled, have you given some thought to having someone else here? We do not want to lose the slot. Or are we still tied down to the number of open slots that our clerk originally gave us now that we are in the Railway Committee room?

**The Chairman:** We have been advised that while we have returned to our own room and need not necessarily be forced out precisely at 11:00 a.m., or whatever would dictate at other hours because of the need by other committees to occupy the space, we are still nevertheless locked in to the block system.

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)*

Le mardi, 6 novembre, 1979

*[Traduction]*

**Le président:** Mesdames et messieurs, la séance est ouverte.

Avant de passer à l'ordre du jour, je pense utile de signaler qu'il s'agit ici de la première séance du Comité permanent des transports et des communications tenue dans cette salle, depuis de nombreuses années.

**Des voix:** Bravo.

**Le président:** Nous devons donc remercier le ministre et les responsables de son ministère et de la Chambre des communes d'avoir obtenu pour nous cette salle historique du comité des chemins de fer, qui a vu se dérouler de nombreux événements de l'histoire de notre pays.

Notre mandat, du 15 octobre 1979, est le suivant:

*Il est ordonné:* Que les crédits 1 et 5 concernant le ministère des Postes et

Les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120, 125 et 130 concernant le ministère des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980 soient renvoyés devant le Comité permanent des transports et des communications.

Je pense que vous avez tous reçu un exemplaire du procès-verbal de la réunion du sous-comité de la procédure.

**M. Lumley:** Je propose l'adoption du rapport du Sous-comité de la procédure.

**M. Towers:** J'appuie la motion.

**Le président:** J'aimerais faire une ou deux remarques avant l'adoption du rapport. Je voudrais en effet attirer votre attention sur le dernier point, qui est le suivant: 3. «Que le président soit autorisé à modifier le programme ci-dessus en fonction de la disponibilité des témoins».

Je dois donc attirer l'attention des membres du Comité sur le fait que le ministre des Transports ne pourra venir témoigner vendredi. En outre, il est possible qu'il y ait une légère modification dans l'invitation que nous avons adressée au ministre des Postes, pour qu'il témoigne sur son budget.

**M. Lumley:** Puisque le ministre ne sera pas ici vendredi, comme prévu, monsieur le président, avez-vous envisagé de convoquer quelqu'un d'autre? Il faudrait éviter de perdre cette séance. En outre, sommes-nous limités au nombre de séances prévues à l'origine par notre greffier, maintenant que nous siégeons dans cette salle du Comité des chemins de fer?

**Le président:** On nous a indiqué que bien que nous soyons revenus dans notre propre salle de comité et bien que nous ne soyons pas nécessairement obligés de quitter les lieux à 11 h 00 du matin parce que d'autres comités siègeraient après nous, nous devons quand même respecter le système global mis

*[Text]*

So it does not, as far as we can determine at this point, Mr. Lumley, permit additional meetings. I think that is a matter that can be worked out. I think the newness of the position we find ourselves in will lend us some flexibility with regard to that. For the balance of this week I think we will have to proceed on the assumption that extra meetings will not be possible.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, if that in fact is the case for the rest of the Committee hearings I would not want to lose one of our slots. Maybe at the end of this meeting we could sit down and discuss whom we could possibly put in on Friday to replace the slot that was originally scheduled for the minister.

**Mr. Harquail:** I move that the report of the Subcommittee on Agenda and Procedure be amended.

Mr. Chairman, if I may take a moment to speak to the amendment to get it on the record, I would like to ask the steering committee and yourself to bear in mind, when we are slotting for the minister, to try to avoid Friday. Monday evening, Tuesday, Wednesday, Thursday, but Fridays I think you will find a goodly number of members are involved with transportation in another way, that they are going back to their constituencies. I would like to ask the co-operation of the Committee, if we are going to have the minister, that we have him here Monday, Tuesday, Wednesday or Thursday, and try to avoid as much as possible having the Minister of Transport on Friday morning.

• 1120

**The Chairman:** Maybe your steering committee will take note of that Mr. Harquail. Thank you for the observation.

**Mr. Harquail:** Thank you, Mr. Chairman.

Amendment agreed to.

Subcommittee Report, as amended, agreed to.

(See *Minutes of Proceedings*)

**The Chairman:** thank you very much, gentlemen.

Mr. Minister, it is now my pleasure to welcome you so that we might consider Votes 1 and 5 under Transport.

I am sorry. Before I welcome you, Minister—I will learn the roles here one of these days—is it agreed that the Committee stand Votes 1 and 5 so that we might consider Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 and L55 Marine Transportation Program under Transport.

Is it the wish of the Committee that we consider all these votes together?

**Some hon. Members:** Agreed.

Votes 1 and 5 allowed to stand.

**The Chairman:** You will find, gentlemen, these votes listed in your Blue Book on pages 28-16 to 28-37.

## TRANSPORT

A—Department—Marine Transport Program

Budgetary

Vote 10—Marine Transportation—Operating expenditures—\$213,837,000

*[Translation]*

au point pour les comités. Nous n'aurons donc pas la possibilité, à mon avis, d'avoir des réunions supplémentaires. C'est toutefois une question que nous pouvons poser aux responsables, étant donnée la nouveauté de notre présence dans cette salle. Mais pour la fin de cette semaine, il faut considérer qu'il ne sera pas possible d'avoir d'autres réunions.

**M. Lumley:** Si tel est le cas, monsieur le président, je crois qu'il faut éviter de perdre les séances qui nous sont attribuées. Nous pourrions peut-être nous réunir, à la fin de cette séance, pour voir s'il serait possible d'avoir un autre témoin, vendredi, pour remplacer le ministre.

**M. Harquail:** Je propose l'amendement du rapport du sous-comité de la procédure.

Si vous le permettez, monsieur le président, je voudrais expliquer mon amendement. J'aimerais demander au Comité directeur et à vous-mêmes d'essayer d'éviter de convoquer le ministre le vendredi. Je crois que rien n'empêche de le convoquer un lundi soir, un mardi, un mercredi ou un jeudi mais vous savez que beaucoup de députés sont en déplacement, le vendredi, dans leur circonscription. Je demande donc aux membres du Comité de coopérer et de convoquer le ministre un jour autre que le vendredi, dans toute la mesure du possible.

**Le président:** Le comité directeur prendra note de vos remarques, monsieur Harquail. Je vous en remercie.

**M. Harquail:** Merci, monsieur le président.

L'amendement est adopté.

Le rapport du sous-comité est adopté tel qu'amendé.

(voir le procès-verbal)

**Le président:** Merci beaucoup messieurs.

Monsieur le ministre, j'ai maintenant le plaisir de vous accueillir. Nous allons étudier les crédits 1 et 5 du ministère des Transports.

Veuillez m'excuser, j'ai oublié quelque chose. Ne vous inquiétez pas, je connaîtrai bientôt le système. Êtes-vous d'accord pour réserver les crédits 1 et 5, pour que nous puissions étudier les crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 L45, L50 et L55, du Programme des transports par eau?

Êtes-vous d'accord pour que nous procédions à l'étude de tous ces crédits en même temps?

**Des voix:** D'accord.

Les crédits 1 et 5 sont réservés.

**Le président:** Vous trouverez ces crédits dans le Livre bleu, aux pages 28-17 à 28-37.

## TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports par eau

Budgétaire

Crédit 10—Transports par eau—dépenses de fonctionnement—\$213,837,000



## [Texte]

Vote 15—Marine Transportation—Capital expenditures—\$41,629,000

Vote 20—Payment to the Atlantic Pilotage Authority upon application by the Minister—\$231,000

Vote 25—Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited to be applied by the Company—\$3,341,000

Vote 30—Payment to the Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. upon application—\$197,000

Vote 35—Payment to the Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc.—\$1,832,000

Vote 40—Payment to the National Harbours Board for expenditures made—\$3,400,000

Nonbudgetary

Vote L45—Loan to the Hamilton Harbour Commission in accordance with terms and conditions—\$560,000

Vote L50—Loan to the Nanaimo Harbour Commission, in accordance with terms and conditions—\$3,500,000

Vote L55—Advances to the National Harbours Board, subject to the provisions of Section 29—\$21,850,000

**The Chairman:** Mr. Minister, it is my privilege to welcome you to our meeting. The Honourable Robert Howie, as you know, is the Minister of State for marine matters. Again this is a bit of an historic occasion in respect to Transport. I invite the Minister to make the first ministerial comments before this Committee back in our traditional rooms, and as well to take the opportunity Mr. Minister, to introduce the supporting staff you have with you.

**Hon. Robert Howie (Minister of State (Transport)):** Thank you very much, Mr. Chairman. I have copies of my very brief remarks.

Mr. Chairperson, madam, gentlemen. It is very brief. The Marine estimates which we are to consider today consist of the spending requirements of the Canadian Marine Transportation administration which is comprised of the Canadian Coast Guard and several Crown corporations—namely the St. Lawrence Seaway Authority, National Harbours Board and four pilotage authorities, as well as the Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc., for which funds are requested of Parliament. I should add that these amounts do not represent the total spending of these units since a significant portion of the funding is generated by their own revenues.

Before discussing the 1979-80 Marine Transportation main estimates, I would like to mention two innovations in the presentation of these estimates.

The first is the consolidation of the Marine Transportation Program in one section of the Main Estimates. This consolidated presentation should greatly assist you in the review of the Marine Transportation Program. Previously the St. Lawrence Seaway Authority, National Harbours Board and the four pilotage authorities were shown separately in the Blue Book of Estimates.

The second innovation is the 1979-80 Main Estimates supplement, prepared by the administratin and made available to members of the Committee to provide supportive information

## [Traduction]

Crédit 15—Transports par eau—dépenses en capital—\$41,629,000

Crédit 20—Paiement à l'administration de pilotage de l'Atlantique, sur demande du ministre—\$231,000

Crédit 25—Paiement à la *Canarctic Shipping Company Limited*, pour utilisation par la société—\$3,341,000

Crédit 30—Paiement à l'Administration de pilotage des Grands Lacs, sur demande—\$197,000

Crédit 35—Paiement à la Jacques-Cartier and Champlain bridges, Inc.—\$1,832,000

Crédit 40—Paiement au Conseil des ports nationaux à l'égard des dépenses faites—\$3,400,000

Non budgétaire

Crédit L45—Prêt à la Commission du port de Hamilton, selon les conditions approuvées \$560,000.

Crédit L50—Prêt à la Commission du port de Nanaimo, selon les conditions approuvées—\$3,500,000

Crédit L55—Avances au Conseil des ports nationaux, sous réserve des dispositions de l'article 29—\$21,850,000

**Le président:** Monsieur le ministre, c'est avec grand plaisir que je vous accueille au sein de ce comité. Comme vous le savez, l'honorable Robert Howie est ministre d'État chargé des questions maritimes. Je vais maintenant demander au ministre de nous faire sa première déclaration, dans cette salle historique, et également de nous présenter les personnes qui l'accompagnent.

**L'honorable Robert Howie (ministre d'État (Transports)):** Merci beaucoup, monsieur le président. J'ai des exemplaires du texte de ma déclaration.

Ma déclaration sera très brève monsieur le président. Le budget que nous examinons aujourd'hui concerne les besoins financiers de l'Administration canadienne du transport maritime, qui est composée de la garde côtière et de plusieurs sociétés de la couronne, notamment l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, le Conseil des ports nationaux, les quatre administrations de pilotage et la Jacques-Cartier and Champlain bridges Inc. J'ajoute que les sommes demandées ne représentent pas le budget total de ces organismes, puisqu'une partie importante est fournie par leurs recettes propres.

Avant d'analyser le Budget principal du Programme des transports par eau pour 1979-1980, j'aimerais signaler deux innovations dans la présentation du budget.

La première concerne le regroupement du Programme des transports par eau dans une seule section du Budget principal. Cette présentation devrait vous permettre d'obtenir une vue globale du Programme des transports par eau. Antérieurement, l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, le Conseil des ports nationaux et les quatre administrations de pilotage étaient présentées séparément dans le Livre bleu.

La deuxième innovation concerne le supplément au Budget principal, pour 1979-1980, préparé par l'Administration et mis à la disposition des membres du comité, pour leur fournir des

## [Text]

on a wide range of policy and operational activities related to marine transportation.

The supplement provides a broad outline of the administration's objectives and relates them to its historical, current and anticipated financial requirements. This supplement should lead to a fuller appreciation of the over-all scope of the marine administration by providing details of the total revenues and expenses of all its components, not only the amounts on which Parliament is asked to vote in the estimates.

Two additional votes are included in the 1979-80 Estimates. Vote 25 is the payment to Canarctic Shipping Company, Limited. The Marine administration, on behalf of the federal government, jointly with a consortium of private shipping interests operates the 28,000 ton bulk carrier *MV Arctic*. The primary task of this vessel is to further the development of Canadian expertise in cargo ship icebreaker technology and to develop the feasibility of extending the arctic navigation season.

The federal government is committed to covering the operating deficit of this vessel estimated to be between \$3 and \$5 million a year during the initial years of operation. The capital cost of the vessel was financed by a 15-year lease agreement with private industry.

Vote 35 provides funds for the operation of the Jacques Cartier and Champlain bridges in Montreal which were transferred from the National Harbours Board to the St. Lawrence Seaway Authority in November of 1978.

**Mr. Harquail:** Mr. Chairman, I am very reluctant to interrupt the Minister, Mr. Chairman, but there was mention of a copy of his statement and I would like to follow along with the Minister. We do not have a copy of his statement here.

• 1125

**Mr. Lapointe:** There is only one language . . .

**The Chairman:** I might indicate to the Committee that I consulted and because the statement was not translated, perhaps because of lack of time, I think it might be inappropriate to distribute it and I would ask the members to bear with us.

**M. Deniger:** Monsieur le président, sur le même rappel au Règlement. C'est la deuxième réunion du comité qu'on tient et cela fait deux fois qu'on nous présente un document dans une seule des deux langues officielles. Je ne veux pas vous faire un reproche, mais je suis certain, connaissant votre ouverture d'esprit, que vous allez insister auprès des fonctionnaires pour que cet incident malheureux, dans le contexte qu'on vit actuellement en politique, ne se reproduise pas.

**The Chairman:** I might indicate to the member that the Minister's office was asked if it could be made available in both languages. That obviously has not happened. I think it is inappropriate for me to apologize for the Minister and I am not doing that. I am reassuring the members that in every instance where papers are to be used it will be the practice,

## [Translation]

informations complémentaires sur un grand nombre d'activités opérationnelles et de politiques générales concernant les transports par eau.

Le supplément comprend une définition générale des objectifs de l'administration, dans le contexte de ses besoins financiers passés, présents et à venir. Il devrait donc vous permettre de mieux comprendre la portée globale des activités de l'Administration, en vous fournissant le détail de ses recettes et dépenses totales.

Deux crédits supplémentaires figurent au budget de 1979-1980. Le crédit 25 concerne un paiement à la Société *Canarctic Shipping Company Limited*. L'administration du transport maritime, au nom du gouvernement fédéral et avec la participation d'un groupement d'entreprises de transport privées, gère le transporteur de 28,000 tonnes *MV Arctic*. La fonction essentielle de ce navire est d'effectuer des recherches sur la technologie des brise-glaces transporteurs de marchandises et d'étudier la possibilité de prolonger la saison de navigation dans l'arctique.

Le gouvernement fédéral s'est engagé à couvrir le déficit opérationnel de ce navire, évalué entre trois et cinq millions de dollars par an, pendant les premières années de son activité. Le coût en capital du navire a été financé au moyen d'un bail de 15 ans signé avec des entreprises privées.

Le crédit 35, quant à lui, fournit des fonds aux ponts Jacques-Cartier et Champlain, à Montréal, dont la responsabilité a été transférée du Conseil des ports nationaux à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, en novembre 1978.

**M. Harquail:** J'hésite beaucoup à interrompre le ministre, monsieur le président, mais il a dit qu'il avait des exemplaires de sa déclaration. De notre côté, nous n'en avons pas reçu.

**M. Lapointe:** Nous ne l'avons que dans une seule langue . . .

**Le président:** Je signale au Comité que puisque la déclaration n'a pas été traduite, peut-être par manque de temps, j'ai pensé qu'il serait inopportun d'en distribuer des exemplaires aux membres du Comité.

**Mr. Deniger:** Mr. Chairman, on the same point of order. This is the second meeting of this Committee and it is the second time that we are provided with a document in only one of the official languages. I would not want to hold that against you but I would like to be assured, and I know how open-minded you are about this, that you will urge the officials of the department to take steps so that this unfortunate incident political situation.

**Le président:** Je précise que l'on avait demandé au bureau du Ministre de produire le document dans les deux langues. Il est évident que cela n'a pas été possible et je n'ai certainement pas l'intention de vous présenter des excuses au nom du Ministre. Je tiens simplement à rassurer les députés: chaque fois que des documents seront utilisés, le président insistera,



*[Texte]*

indeed in the past has been the practice, for the Chair to insist the documents be prepared in both languages. Mr. Lapointe.

**M. Lapointe:** Monsieur le président, je voudrais tout simplement dire quelques mots pour vous féliciter de ne pas avoir distribué ce document qui était dans une seule des langues officielles.

**The Chairman:** Mr. Minister, I wonder whether you might care to continue.

**Mr. Howie:** Thank you very much. Thank you very much for your indulgence, gentlemen, and for your comments. Quite frankly our problem was time constraints. As you know, I was asked only a few days ago to be here. And I do assure you that all our documentation will indeed be in both official languages. I will have my comments translated into French for you. I will be very happy to do that. Thank you very much for drawing this to my attention.

The net expenditures and loan requirements for marine administration for which I am responsible total \$304.7 million. These figures show total spending estimates to be down by \$13 million from those of 1978-79. Spending on operations and maintenance at \$213.8 million is only 6 per cent above that of the previous year while capital spending will be reduced by \$30.4 million, reflecting the completion of the R-class ice-breaker project during the year. The second icebreaker, the Canadian Coast Guard Ship Franklin, was delivered in June of this year.

There are no new major Coast Guard capital expenditures forecasted and 1979-80 spending reflects funding for existing programs only which indicates the maritime administration is practising the restraint required at this time and maintaining control over its costs as well as attempting to increase its operating efficiency.

Major projects of the National Harbours Board in 1979-80 funded by government loans and from internal sources include: Halifax Container Terminal 11, \$10.4 million; Trois Rivières North Shore reconstruction, \$5.4 million; Churchill dredging, \$2 million; Vancouver Centennial Container Terminal, \$2.3 million; and the Prince Rupert Roll-on, Roll-Off Ramp, \$1.3 million.

The St. Lawrence Seaway Authority research and development program includes the study of the concept of a marine shunter to improve the practical capacity of the Welland Canal which is expected to be reached the latter part of the nineteen eighties.

Mr. Chairman, I would be happy to answer questions which your Committee may wish to raise on these matters and, before that perhaps, if you would not mind, I would like you to introduce the departmental officials who are with us this morning.

*[Traduction]*

comme par le passé, pour qu'ils soient fournis dans les deux langues officielles. Monsieur Lapointe.

**Mr. Lapointe:** I only want to congratulate you, Mr. Chairman, not having distributed this document which is available in only one of the official languages.

**Le président:** Voulez-vous poursuivre, monsieur le ministre?

**M. Howie:** Merci beaucoup. Je vous remercie de votre compréhension, messieurs les membres du Comité. Je dois vous dire que nous avons eu un problème de temps. Comme vous le savez, il y a quelques jours seulement qu'on m'a demandé de venir témoigner devant votre Comité. Je puis vous assurer qu'à l'avenir tous les documents seront fournis dans les deux langues officielles. Je ferai d'ailleurs traduire mes remarques en français, pour qu'elles soient mises à votre disposition. Merci d'avoir attiré mon attention sur ce problème.

Les dépenses nettes et les prêts requis par l'Administration des transports par eau, dont je suis responsable, représentent un total de 304.7 millions de dollars. Ce chiffre reflète les prévisions totales de dépenses qui ont baissé de 13 millions de dollars par rapport à celles de 1978-1979. Les dépenses opérationnelles et d'entretien qui sont de 213.8 millions de dollars, ne sont que de 6 p. 100 supérieures à celles de l'année précédente, alors que les dépenses de capital seront réduites de 30.4 millions de dollars, ce qu'il faut attribuer à la fin du projet de brise-glace de catégorie R en cours d'année. En effet, le deuxième brise-glace, le navire Franklin de la garde côtière canadienne, a été livré en juin de cette année.

On ne prévoit pas de nouvelles dépenses en capital importantes pour la garde côtière et le budget de 1979-1980 ne concerne donc que le financement de programmes existants. Ceci témoigne de la volonté de restrictions budgétaires de l'Administration du transport maritime et du contrôle que l'on doit exercer sur ces coûts, tout en améliorant l'efficacité opérationnelle.

En 1979-1980 les principaux projets de la Commission des ports nationaux, financés par des prêts gouvernementaux et par des fonds internes, comprennent le quai numéro 11 de conteneurs du port d'Halifax, 10.4 millions de dollars; la reconstruction de la rive nord de Trois-Rivières, 5.4 millions de dollars; les élévateurs à grain et le quai de Montréal-Racine, 12 millions de dollars; le dragage de Churchill, 2 millions de dollars; le quai de conteneurs Centennial de Vancouver, 2.3 millions de dollars, et la rampe de Prince Rupert, 1.3 million de dollars.

Le programme de recherche et de développement de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent comprend l'étude d'un système maritime destiné à accroître la capacité pratique du canal Welland; cette étude devrait être terminée vers la fin des années 1980.

Monsieur le président, je serai maintenant heureux de répondre aux questions des membres du Comité et, si vous me le permettez, je vais également vous présenter les hauts fonctionnaires qui m'accompagnent.

[Text]

**The Chairman:** If you would, Mr. Minister.

**Mr. Howie:** On my right is Gordon M. Sinclair, the Marine Administrator and seated behind me is Mr. Pierre A. Franche, Chairman, National Harbours Board; Mr. Paul Normandeau, President, St. Lawrence Seaway Authority; Ran Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard; Mr. Ed Budd, Director General, Finance, Marine Administration, and Roger Marchand, Director General, Water Transport Assistance Directorate. Mr. Marchand has some knowledge of CN marine in case anyone wanted to direct questions to him. That is not within the marine administration. Our ferry service is regarded as surface transport. But he is here.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister, very much indeed. Mr. Lumley.

• 1130

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I from our side want to welcome the honourable Minister to this meeting and wish him well in this new capacity.

I want to reiterate what my colleagues have stated about statements made by the Minister's Department, or information, coming in both official languages. This is twice it has happened, Mr. Minister, and we hope it will be rectified from this moment on.

Mr. Minister, through you, Mr. Chairman, I would like to ask if you could outline for the Committee your responsibilities as Minister of State responsible for Transport in conjunction with the actual Minister of Transport.

**Mr. Howie:** I am responsible for the operation of the National Harbours Board and its ports, for the St. Lawrence Seaway, for the Canadian Coast Guard and its ice-breaking service, and for the four pilotage authorities.

**Mr. Lumley:** Mr. Minister, what level of signing authority do you have?

**Mr. Howie:** The fountain of my signing authority is the order passed by Cabinet. It is a delegation of authority from the Minister of Transport to me in this specific field, and it is approved by the Cabinet and the Governor General in Council.

**Mr. Lumley:** Are you saying that signing authority is flexible; there is no specific limit on when you have to defer to the Minister of Transport?

**Mr. Howie:** My authority exists only in the field I have described to you. I have no general authority for the rest of the department, except when the Minister is away, as he was yesterday, he delegates authority to me for the whole department.

**Mr. Lumley:** So you have signing authority for anything over and above what you have been assigned, providing the Minister delegates it.

**Mr. Howie:** Yes, sir.

**Mr. Lumley:** The St. Lawrence Seaway, since it comes under your jurisdiction—during the election campaign, your party made several comments on the increase in tolls, and

[Translation]

**Le président:** Je vous en prie, monsieur le ministre.

**M. Howie:** A ma droite se trouve M. Gordon M. Sinclair, administrateur des transports maritimes; derrière moi, M. Pierre A. Franche, président de la Commission des ports nationaux; M. Paul Normandeau, président de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent; M. Ran Quail, commissaire adjoint de la garde côtière canadienne; M. Ed Budd, directeur général des finances de l'Administration des transports maritimes; M. Roger Marchand, directeur général de la Direction d'aide aux transports par eau. Je pourrais préciser que M. Marchand connaît également les activités maritimes du CN, au cas où cela intéresserait quelqu'un.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre. Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, au nom de mes collègues, je tiens à faire part au nouveau ministre de mes meilleurs vœux de réussite.

Par ailleurs, je tiens à réitérer ce qui a déjà été dit au sujet des documents préparés par le ministère qui en principe, doivent paraître dans les deux langues officielles. Cela fait déjà deux fois que cela se produit et j'espère que ce sera la dernière.

Pourriez-vous nous expliquer vos attributions en votre qualité de ministre d'État chargé des transports, par opposition au ministre des Transports lui-même.

**M. Howie:** Les institutions suivantes relèvent de ma compétence: le Conseil des ports nationaux et tous les ports qui en relèvent, la Voie maritime du Saint-Laurent, la Garde côtière canadienne et ses services de brise-glaces, ainsi que les quatre administrations de pilotage.

**M. Lumley:** Pour quels montants pouvez-vous engager le ministère?

**M. Howie:** Tout dépend du Cabinet. Le ministre des Transports me délègue ses pouvoirs dans ce domaine, délégation qui doit être approuvée par le Conseil des ministres et le gouverneur général en conseil.

**M. Lumley:** Vous voulez dire que les plafonds ne sont pas clairement précisés?

**M. Howie:** Seuls les secteurs que j'ai énumérés relèvent de ma compétence. En ce qui concerne les autres secteurs du ministère, ce n'est qu'en l'absence du ministre que je suis compétent, ce qui a été le cas hier notamment.

**M. Lumley:** Vous pouvez donc engager le ministère dans des domaines autres que ceux qui vous sont spécifiquement attribués, à condition que le ministre vous délègue ses pouvoirs?

**M. Howie:** C'est exact.

**M. Lumley:** Lors de la campagne électorale, votre parti a fait plusieurs déclarations concernant la Voie maritime du Saint-Laurent évoquant notamment la possibilité de relever les



## [Texte]

several statements were made about the possibility of rolling back Phase Two of the tolls and not proceeding with Phase Three. I wonder, Mr. Minister, if you could advise us, since there has been no statement on Phase Two, whether we can assume Phase Two is now a *fait accompli* and you are not planning on rolling back the Phase Two increase?

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Howie:** That is the increase due in April of 1980, I believe.

**Mr. Lumley:** No, Phase Two was in April, 1979.

**Mr. Howie:** We have no plans to roll back that increase.

**Mr. Lumley:** So Phase Two is *fait accompli*. What about Phase Three?

**Mr. Howie:** We have no current plans to roll back the April 1980 increase. We have, however, plans to form a St. Lawrence Seaway advisory council, and I would expect that would be a subject for discussion on the part of the council. The complicating factors are that the final phase of the increase is reflected in an international agreement and the ultimate decision would be on whether it would be financially possible, given the requirement of the Seaway to endeavour to make ends meet and to balance its books.

My prediction would be, quite frankly, that it would not be possible to delete that April 1980 increase.

**Mr. Lumley:** So we can assume Phase Three, the April 1, 1980 increase, will go ahead as earlier announced by the former government and contrary to what you and your colleagues stated would happen during the election campaign.

**Mr. Howie:** I think that is a fair statement, and my answer to your question would be yes. But it would be yes based on the facts known to me today. If the Seaway council develops additional facts, then of course it could be changed and I will inform you of it.

**Mr. Lumley:** Speaking about the Seaway advisory council, when do you plan on implementing this council?

**Mr. Howie:** It is in the formative stages right now. The structure is just about complete, but not fully complete. As soon as the structure is complete, we will bring it forward and then we will attempt to put in place the players.

**Mr. Lumley:** Can we have a little more elaboration on the players, Mr. Minister—not necessarily specific names, but the areas of responsibility they will have and where they will be coming from?

**Mr. Howie:** I cannot at this point, no.

• 1135

**Mr. Lumley:** For example, in the Speech from the Throne, it was mentioned that they would talk about the users. There was great emphasis given to the users of the Seaway. Hopefully, consideration will be given to people other than just have a direct usage of the Seaway. There are people who live along Mr. Ellis' constituency, my constituency, who feel the impact of any decision made about the seaway so, hopefully, people from the general public with environmental concerns about the

## [Traduction]

droits de péage, d'annuler la Phase II et de ne pas mettre en œuvre la Phase III des péages. Comme rien n'a été dit jusqu'à présent au sujet de la Phase II, j'aimerais savoir s'il faut considérer que celle-ci a été entérinée et que les majorations prévues n'ont pas été annulées.

**Le président:** Monsieur le Ministre.

**M. Howie:** Il s'agit de l'augmentation qui devait entrer en vigueur au mois d'avril 1980, n'est-ce pas?

**M. Lumley:** En avril 1979.

**M. Howie:** Cette augmentation ne sera pas annulée.

**M. Lumley:** La Phase II est donc bien un fait accompli. Qu'en est-il de la Phase III?

**M. Howie:** Nous ne comptons pas annuler les augmentations prévues pour avril 1980. Cependant, le Conseil consultatif pour la Voie maritime du Saint-Laurent qui sera constitué examinera sans doute ce problème. Il ne faut pas oublier que la troisième tranche de cette augmentation fait l'objet d'un accord international; la décision définitive quant à la troisième tranche d'augmentation dépendra donc de la situation financière de la Voie maritime.

Je ne pense pas pour ma part qu'il soit possible d'annuler les augmentations prévues pour avril 1980.

**M. Lumley:** Ce qui veut dire que la troisième tranche d'augmentation entrera en vigueur, comme prévu, le 1<sup>er</sup> avril 1980, conformément aux déclarations de l'ancien gouvernement et contrairement à ce que vous et vos collègues prétendiez durant la campagne électorale.

**M. Howie:** C'est exact, dans la conjoncture actuelle. Si le Conseil consultatif trouve des éléments nouveaux, cela pourrait changer la situation et je vous tiendrai au courant.

**M. Lumley:** Quand ce Conseil consultatif sera-t-il mis sur pied?

**M. Howie:** Les plans sont pratiquement terminés. Ensuite il s'agira d'en nommer les membres.

**M. Lumley:** Pourriez-vous nous dire quelles questions ils seront chargés d'étudier, et dans quels secteurs vous comptez recruter ces personnes?

**M. Howie:** Je ne peux pas vous répondre pour le moment.

**M. Lumley:** On a mentionné dans le discours du trône la possibilité de consulter les utilisateurs de la voie maritime, j'espère que l'on tiendra compte également des personnes intéressées qui n'utilisent pas directement la voie maritime. Ainsi les habitants de la circonscription de M. Ellis et ceux de la mienne se ressentent certainement de toute décision concernant la voie maritime; j'espère que l'on tiendra également compte de l'avis du grand public qui se préoccupe des réper-

[Text]

Seaway—hopefully they will be included, not just the people that use the seaway.

Has that been given consideration although it was not mentioned in the Throne speech?

**Mr. Howie:** Yes. And it is a very good suggestion.

**Mr. Lumley:** Why did you not go ahead with the board?

**Mr. Howie:** I felt that the experience of the council would be very useful and that we could graduate from there to an amendment to the Act, which would have to include a lot of other things to bring it up to date, and move into a board of directors. That is the ultimate goal.

**Mr. Lumley:** Why did you not just go to a board of directors?

**Mr. Howie:** We wanted the experience with the council first.

**Mr. Lumley:** If the experience with the council does not work out, then you will not be going ahead with the board of directors?

**Mr. Howie:** No, I would expect that the experience with the council has problems and we should solve the problems and then move to the board of directors.

**Mr. Lumley:** Since we have changed our time allotment to ten minutes for each speaker, Mr. Chairman, I just want to get into the development of the deep sea fleet, which I would assume would come under the responsibility of the Minister—And obviously one initiated by the present Chairman.

You have stated that the development will be encouraged by providing tax incentives and deferrals. Would the Minister care to elaborate what kind of tax incentives and deferrals he has contemplated?

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Howie:** Thank you. The gradual movement toward the implementation of a deep sea fleet is involving ongoing consultations with a large number of people and organizations. We started out with the 67 on our original list and it has grown quite dramatically from there. And we are discussing with them the appropriate incentives that they feel would move them to move in the direction of developing a deep sea fleet for Canada in that regard.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, I wonder if the Minister would care to elaborate on some of the major incentives that he is contemplating.

**Mr. Howie:** I would really cannot at this point because we have had a wide range of input and suggestions as to incentives that would be found attractive. And we have related also, of course, to the Department of Finance and resources that they are prepared to put into it in our inter-departmental relations that are going on at the same time, too.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, I wonder if the Minister could inform us whether the Department of Finance still have the same strenuous objections they had to incentives of the nature proposed as they once had.

**Mr. Howie:** Has the Department of Finance got the same objections? I do not know what they were before.

[Translation]

cussions écologiques de la voie maritime; espérons qu'on les écoutera aussi.

Y avez-vous réfléchi bien qu'on n'en ait pas parlé dans le discours du trône?

**M. Howie:** Oui, et c'est une excellente idée.

**M. Lumley:** Pourquoi le conseil d'administration n'est-il toujours pas en place?

**M. Howie:** Je tiens à connaître d'abord les conclusions du conseil consultatif, ce qui nous permettra ensuite de modifier la loi laquelle a besoin de nombreuses mises à jour. Éventuellement on constituera un conseil d'administration.

**M. Lumley:** Pourquoi n'avez-vous pas commencé par là?

**M. Howie:** Nous avons décidé de commencer par le conseil consultatif.

**M. Lumley:** Si ce conseil ne nous donne pas les résultats escomptés, est-ce que le conseil d'administration sera mis en place?

**M. Howie:** Non, je pense qu'il faudra d'abord résoudre les problèmes qui nous seront signalés par le conseil; c'est ensuite seulement que l'on formera le conseil d'administration.

**M. Lumley:** Puisque nous avons chacun 10 minutes de temps de parole, je veux aborder maintenant la question d'une flotte de haute mer ce qui, je présume, relève de la compétence du ministre; la question a d'ailleurs été soulevée par l'actuel président.

Vous avez dit que la formation de cette flotte serait encouragée par des stimulants et abattements fiscaux. Pouvez-vous nous donner plus de détails à ce sujet.

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Howie:** Une série de consultations se poursuivent actuellement avec de nombreuses personnes et d'organismes en vue de la création éventuelle d'une flotte de haute mer. À l'origine, nous avions une liste de 67 personnes ou organismes à consulter, mais depuis ce chiffre a énormément augmenté. Nous sommes en train de discuter avec eux des différentes modalités fiscales susceptibles de les encourager à créer pareille flotte.

**M. Lumley:** Le ministre peut-il nous donner plus de détail sur les principaux stimulants fiscaux qu'il compte mettre en œuvre.

**M. Howie:** Non, car pour le moment on nous a proposé toute une série de stimulants possibles. Il faudra par ailleurs tenir compte des moyens que le ministère des Finances mettra éventuellement à notre disposition.

**M. Lumley:** Le ministre peut-il nous dire si le ministère des Finances s'oppose toujours aussi vivement aux stimulants fiscaux qui avaient été proposés.

**M. Howie:** Quelles objections s'agit-il?



[Texte]

**The Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. G. M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Administration):** Mr. Chairman, the Department of Finance has raised no objections to my knowledge at this point in time because no specific incentives have been put to them for their consideration. The Minister has already indicated that we have a wide range of possible incentives that have been submitted to the department and to the Minister from all kinds of interested parties. But we feel that it is imperative that we have direct discussions with those who will be most intimately involved in order that we have an excellent appreciation of the incentives that in fact really would be effected.

**The Chairman:** Your last question, Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** My last question.

**The Chairman:** I appreciate your accommodation of the ten-minute rule.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, I would just like to ask the Minister, then—does the Minister of Finance fully support the tax incentives and deferrals, capital cost allowances, which have been proposed during the campaign? And what do you expect that during the campaign? And do you expect that you will see any of these included in the budget that will be forthcoming this month?

**Mr. Howie:** I beg your pardon?

**Mr. Lumley:** Do you expect you will be seeing any of these incentives included in the budget to be forthcoming this month?

• 1140

**Mr. Howie:** I am trying very hard to meet the end-of-February deadline with our discussions with the industry to arrive at the most attractive ones which we will then bounce off Finance. So the Minister of Finance really has not had an opportunity to respond to them yet, since we do not know what they are. However, I am hoping the number of people who have indicated an interest in consulting on the matter have increased so dramatically that we are working very hard to meet that deadline. Until we talk with them all, at least certainly a majority of them, it is very difficult to have a reflection from the Finance. However, we are going to try to meet that deadline and have that reflection and I will be very glad to share the response with you at that time.

**Mr. Lumley:** Do you have any idea of the total amount of money that might be involved?

**Mr. Howie:** It depends on the incentive that is arrived at.

**Mr. Lumley:** But you have no gross over-all target figure you are looking at which would provide a gross incentive to the industry.

**Mr. Howie:** Not yet, no.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lumley. Before I call on Mr. Skelly, I wish to inform you that he has in fact submitted in writing a number of questions that he wishes the Minister and his officials to respond to. I find myself in a difficult position because it is a practice that in the past in other

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. G. M. Sinclair (Administrateur, Administration canadienne du transport maritime):** A ma connaissance, le ministère des Transports n'a soulevé aucune objection, d'autant plus qu'aucune proposition concrète de ce genre ne lui a encore été soumise. Comme le ministre vient de vous l'expliquer, les personnes et institutions intéressées nous ont proposé toute une série de stimulants. Mais avant de tirer des conclusions, nous allons discuter de cette question directement avec les principaux intéressés pour nous faire une idée exacte de la situation.

**Le président:** Ce sera votre dernière question monsieur Lumley.

**M. Lumley:** D'accord.

**Le président:** Je vous suis reconnaissant de respecter la règle de 10 minutes.

**M. Lumley:** J'aimerais savoir si le ministre des Finances est réellement partisan des stimulants et abattements fiscaux ainsi que des déductions pour amortissement dont il avait été question au cours de la campagne électorale. Ces mesures seront-elles reprises dans le budget qui, en principe, devrait être déposé ce mois-ci?

**M. Howie:** Vous dites?

**M. Lumley:** Ces stimulants feront-ils partie du budget qui nous a été promis pour la fin du mois?

**M. Howie:** Je fais tous les efforts possibles pour respecter l'échéance de fin février que nous nous sommes fixée pour nos discussions avec les personnes intéressées; la liste de stimulants retenus sera ensuite communiquée au ministère des Finances. Tant que nous ne serons pas fixés nous-mêmes, le ministre des Finances ne veut pas se prononcer sur la question. Cependant, vu le nombre de personnes qui ont manifesté le désir de nous parler de cette affaire, c'est tout juste si cette échéance pourra être respectée. Il faut donc attendre la conclusion de ces discussions pour que le ministre des Finances puisse prendre position. J'espère que les délais seront respectés et lorsque le ministre des Finances se sera prononcé, il vous en informera.

**M. Lumley:** De quelle somme s'agit-il approximativement?

**M. Howie:** Tout dépend des stimulants retenus.

**M. Lumley:** Vous ne vous êtes pas fixés un chiffre indicatif?

**M. Howie:** Pas pour le moment.

**Le président:** Merci, monsieur Lumley. Avant de donner la parole à M. Skelly, je vous signale qu'il m'a remis une liste de questions à l'intention du ministre et de ses adjoints. Cette procédure a souvent été utilisée par le passé. Je ne sais pas ce

*[Text]*

situations I have used to a great extent. I do not know whether the members of the Committee have any views with respect to this as a practice. I can only, I suppose, exercise my prerogative as Chairman and call Mr. Skelly.

**Mr. Skelly:** Mr. Chairman, I had hoped to get it out much earlier. There are errors but I did not have time to proofread it. I just wanted to give the Minister a chance to give some consideration to these.

First of all, I would like to congratulate the Minister and to suggest that our party is very pleased to see a minister appointed in charge of marine transportation. We will be looking forward to supporting him in a number of the endeavours the government would like to move in, particularly the merchant shipping question.

Mr. Chairman, my concerns are basically that I have not seen a policy statement from the Minister or the Department of Transport concerning the kind of directions that we would be moving in to acquire a deep sea capability. I am very concerned. I have heard talk of moves to repatriate Canadian-owned foreign flag shipping. I have not heard very much in terms of what we are going to do in terms of developing this future fleet so that it is a strong, viable, competitive group with other major shippers of the world. I am very concerned that we may in fact be repatriating junk, that we may not be building the infrastructures like ports, the shipbuilding industry and providing training so that Canadians can benefit from the maximum.

I would like the minister to tell us when we could expect to see in the House or in this Committee a comprehensive policy statement on the merchant fleet and the allied support structures, and basically to assure me and the other members here that we are not building another Arrow, as it were. Could you tell me when could expect to see a comprehensive policy statement on the directions we should be taking with this merchant fleet?

**Mr. Howie:** Well, I very much share your concern and I think you have put it extremely well, Mr. Skelly, through you, Mr. Chairman.

We are trying to move in step with management, with labour and with the ship-building industry. That is the reason for these ongoing consultations we have right now, so that we do not build another Arrow, and that we do move forward steadily and strongly so that we can develop a good, viable deep-sea fleet.

Our first target deadline is the end of February and that is when we go to Cabinet with our findings and our report. It all depends very much, of course, on what cabinet does with it—the timing of the next stage. However, we hope to make a very comprehensive proposal at the end of February. That will really be the first big step forward in that direction. Of course we hope the reaction of cabinet will be favourable. Since they have already enunciated the general principle, we are hoping that building on that with our next major step, we will see some forward movement in the spring.

*[Translation]*

qu'en pensent les membres du Comité. Toujours est-il que la parole est maintenant à M. Skelly.

**M. Skelly:** J'espérais pouvoir vous remettre cette liste bien plus tôt; elle contient sans doute des erreurs car je n'ai pas eu le temps de la vérifier. Je voulais simplement que le ministre puisse préparer à l'avance.

Je tiens tout d'abord à féliciter le ministre, d'autant que nous approuvons pleinement la création d'un portefeuille spécial pour le transport maritime. Nous comptons l'appuyer dans ses efforts, notamment en ce qui concerne la création d'une flotte marchande.

Comment se fait-il que jusqu'à présent, ni le ministère des Transports, ni le ministre ne nous ont parlé des principes qui devaient régir la création d'une flotte commerciale? Je trouve ce silence préoccupant. Il a été question de rapatrier les navires canadiens naviguant sous pavillon étranger. Mais je n'ai pas entendu parler des mesures précises que l'on comptait prendre pour créer une flotte commerciale rentable, susceptible de concurrencer celles des autres pays. Je me demande si on ne va pas se contenter de rapatrier de vieux bateaux qui devraient être mis au rencart alors qu'on devrait prévoir l'infrastructure, notamment les ports, la création de chantiers navals et de cours de formation spéciaux pour que les Canadiens puissent profiter au maximum de ce projet.

Le ministre peut-il nous dire quand il compte faire une déclaration de principe, soit à la Chambre, soit au Comité, au sujet de la création d'une flotte marchande et des infrastructures nécessaires? En effet, je tiens à m'assurer que nous ne recommencerons pas l'erreur de l'Arrow. Quand comptez-vous faire une déclaration à ce sujet?

**M. Howie:** Je suis en tout point d'accord avec ce que vous venez de dire monsieur Skelly.

Des discussions se poursuivent actuellement avec le patronat, les syndicats et les chantiers navals. Et ce, justement pour éviter un deuxième Arrow; nous travaillons de façon logique et concertée à la création d'une flotte marchande valable.

A la fin de février, nous devons remettre notre rapport et nos conclusions au Conseil des ministres qui fixera les étapes suivantes. Le rapport que nous devons soumettre à la fin de février constitue donc un premier pas important; nous espérons, bien entendu, que le Cabinet réagira favorablement. L'idée étant en principe acquise, nous espérons faire d'autres progrès au printemps.



[Texte]

• 1145

There are many variables involved and it is kind of difficult to prejudge the consultations that we are now having, but they have been very fruitful and the response from all political parties and indeed from all segments of the industry has been very favourable and I tell you frankly I am quite optimistic.

Before I finish, I want to tell you that we have had the benefit of the very excellent report that you did regarding search and rescue work. I want to thank you publicly for your contribution and tell you that, with about two small exceptions, it has been favourably received in the department and that there is forward motion on just about every recommendation made. I think that your work was very productive and I am sure that all members will appreciate it.

**Mr. Skelly:** Thank you very much. I would like to return just for a moment to the merchants' shipping question. It strikes me that, at this particular stage, from the newspaper account and from what has been said, we might be one step ahead of ourselves when we are discussing the mechanisms to purchase Canadian-owned foreign flag fleets rather than defining the direction in a general policy statement and allowing some public discussion of it before we actually proceed. That is just a side comment.

The other one is that I wonder if you have extended your consultation process beyond the industry to other areas like the trade unions involved in Maritime concerns so that their input can be considered? Have you, in fact, opened consultations with the unions?

**Mr. Howie:** Yes, we have and their contribution has been most valuable.

**Mr. Skelly:** Okay.

**Mr. Howie:** On the motion you made just a second ago about a mechanism to purchase foreign fleets or something, would you repeat that?

**Mr. Skelly:** Yes. What I am concerned about is that in the article that I saw it indicated that you and the Minister of Transport had in fact been meeting with ship owners and discussing possible tax incentives to repatriate those fleet, and other conditions. We also were in a bit of a discussion with Mr. Lumley on that. And I wondered if maybe that was not preceding what we should be discussing. We should see a basic policy statement on the direction that we want to move in before we discuss the actual mechanism of repatriating the fleet or building a national carrier or deciding what areas of the trade we are going to confine our efforts to. My reaction was that we are one step ahead of ourselves.

**Mr. Howie:** Do you want to respond to that, Gord?

**Mr. Sinclair:** If I may, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** There are two aspects to the development of the Canadian fleet. One, which you have mentioned, is in relation to Canadian owners who presently operate under a foreign flag. The other alternative is for Canadian operators who are presently engaged in Canadian shipping to expand their operations into the deep sea area. Now both aspects of

[Traduction]

Vu le nombre de secteurs en cause, il est difficile de prévoir l'issue des consultations qui se déroulent actuellement; mais les réactions positives des partis politiques et des différents secteurs de l'industrie laissent bien augurer de l'avenir.

Pour terminer, je tiens à vous remercier de votre excellent rapport sur les missions de sauvetage. Le ministère l'a approuvé, à deux exceptions près, et une suite sera donnée à pratiquement toutes vos recommandations. Vous avez fait un excellent travail apprécié de tous.

**M. Skelly:** Merci beaucoup. Je reviens un instant à la question de la flotte marchande. D'après ce que j'ai entendu et lu dans la presse à ce sujet, je me demande si au lieu de discuter des modalités de rachat de navires canadiens battant pavillon étranger, on ne devrait pas commencer par élaborer d'une politique globale qui ferait ensuite l'objet d'une discussion générale.

D'ailleurs, j'aimerais savoir si en plus du patronat, vous avez également discuté de cette question avec les syndicats.

**M. Howie:** Certainement, le rapport a été très intéressant.

**M. Skelly:** Très bien.

**M. Howie:** Pouvez-vous répéter ce que vous venez de dire au sujet des modalités de rachat de navires canadiens battant pavillon étranger?

**M. Skelly:** J'ai lu un article qui faisait état de discussions que le ministre des Transports et vous-mêmes auriez eu avec différents armateurs au sujet des stimulants fiscaux qui pourraient être mis en place pour favoriser le repatriement de ces navires. Nous avons également parlé de cette question avec M. Lumley. Moi je trouve qu'il faudrait commencer par définir les grandes lignes à suivre dans ce domaine avant de discuter des modalités de repatriation de la flotte, avant de construire une flotte nationale; il faudrait, par exemple, déterminer dans quel secteur du commerce nous voulons concentrer nos efforts. C'est par là qu'il faudrait commencer à mon avis.

**M. Howie:** Vous voulez répondre Gord.

**M. Sinclair:** Si vous me le permettez, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** La création d'une flotte marchande canadienne comporte deux aspects. Il y a d'une part les armateurs canadiens dont les navires battent pavillon étranger et, d'autre part il s'agit d'encourager les compagnies maritimes canadiennes existant actuellement à se lancer dans le transport en haute mer. Ces deux aspects de la question sont examinés conjointe-

[Text]

the question are being looked at at the same time. Neither is there any intent nor are there any discussions taking place with Canadians who have offshore fleets to give preference to bringing those fleets under Canadian flag. Both opportunities are going to be looked at and are going to be having consultation with both types of ship operators again to determine what are the most effective incentives to encourage the gradual development of the Canadian merchant fleet.

**Mr. Skelly:** Mr. Chairman, thank you very much. I am sure my colleague is going to have more questions related to that in specific detail.

I would like to shift to shipbuilding and some of the allied activities related to making a merchant fleet successful in this country. I wonder specifically what has the department done to ensure that Canadians will benefit from the shipbuilding industry and as a result will support our expanded marine industry concept. There has been talk of building a Canadian icebreaker, a major, I believe, nuclear icebreaker; there is a naval vessel acquisition. What policy is being developed to ensure that Canadian Arctic resources are going to be carried in Canadian vessels developed and built in Canada? What policy is being developed to ensure that Canadians construct and service the equipment that explores and develops our offshore resources? What programs are being developed to ensure that the skilled workers and technicians who build and sail these fleets will be in place and that they will be Canadians?

• 1150

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Howie:** I think perhaps I will let you respond to that, Gordon; it is a little more detailed.

**The Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, on the first question, as I understand it, what specifically has the department done to ensure that Canadians will benefit in the shipbuilding industry, that is the responsibility of the Minister of Industry, Trade and Commerce and not of the Minister of State for Transport.

On the second part of the question, will Canadian shipyards build the new Canadian icebreaker, I am not entirely sure which icebreaker the member is referring to. I believe you made mention of the nuclear icebreaker and if that is the question, I think it is much too early at this time to determine just where the icebreaker will be built. If it is a nuclear icebreaker, then there is consideration as to the construction of the nuclear propulsion unit and what is the most effective way of constructing the ship. Our stated preference is that the ship would be built in Canada, that the installation of the propulsion unit and the manner in which that would be accomplished would be one of the major determining factors in the final construction process.

However, I think we are still some years away from any decision as to whether such a nuclear icebreaker will be built. At the present time we are merely at the beginnings of the design stage on such a ship and I would expect that this whole

[Translation]

ment. Il n'est pas question de commencer par rapatrier les navires canadiens battant pavillon étranger. Nous étudions ces deux aspects en même temps et nos discussions se poursuivent avec l'ensemble des armateurs canadiens de façon à trouver les meilleurs moyens possibles pour encourager la création d'une flotte marchande canadienne.

**M. Skelly:** Je vous remercie. Mon collègue aura certainement des questions plus détaillées à vous poser à ce sujet.

Je vais maintenant passer à la construction navale et aux activités connexes susceptibles d'assurer le succès d'une flotte commerciale. Quelles mesures le ministère compte-t-il prendre pour que les Canadiens puissent véritablement profiter de la construction navale et pour leur faire accepter le principe de la création de cette flotte. Il a été question de construire un brise-glace atomique; il y a la question de l'achat des navires. Des mesures ont-elles été prises pour s'assurer que les ressources de l'Arctique canadien seront transportées à bord de navires canadiens construits dans le pays? Des mesures ont-elles été prises pour que la construction et l'entretien de l'équipement de prospection et d'exploitation des ressources soient confiés à des Canadiens. Avez-vous prévu des programmes pour vous assurer que les postes de techniciens et ouvriers spécialisés à bord de ces navires soient confiés à des Canadiens.

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Howie:** Je vais demander à M. Sinclair de répondre à cette question.

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** En ce qui concerne votre première question, c'est au ministre de l'Industrie et du Commerce et non pas au ministre d'État chargé des transports de veiller à ce que la construction navale profite aux Canadiens.

Pour ce qui est de la construction d'un brise-glace dans les chantiers navals du pays, je ne vois pas au juste de quel brise-glace il s'agit. S'il s'agit du brise-glace atomique, rien n'a encore été décidé à ce sujet. Jusqu'à présent, on a étudié uniquement la possibilité de construire le mécanisme de propulsion nucléaire ainsi que les modalités de construction du navire lui-même. Nous préférierions bien entendu que le navire soit construit au Canada, mais les modalités d'installation du dispositif de propulsion nucléaire détermineront en grande partie les autres aspects de la construction.

Cependant la décision de construire un brise-glace atomique ne sera pas prise avant plusieurs années. Nous avons tout juste commencé à en étudier la conception; ensuite les plans seront soumis au gouvernement pour révision et c'est alors seulement qu'il sera question de construction à proprement parler.



[Texte]

program will have to be subject to review by the government before it would proceed anywhere close to a building stage.

**The Chairman:** I am sorry, Mr. Skelly, your time has gone, perhaps on the second round, if you like. Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** Thank you, Mr. Chairman. The Minister comes from New Brunswick with us this morning and I want to join with my colleagues, as I told the Minister of Transport the other morning, to wish him well, mainly because of my belief in the importance of transportation and my concern on behalf not only of the people that I represent but of all Canadians, particularly in the Atlantic region.

Mr. Chairman, through you to the Minister, I wonder if we could have some reaction from the Minister. I know that a number of residents of the province I come from were not only saddened or surprised but outraged at the fact that the Prime Minister could only find half of a ministry for you in his appointment. I wonder if you could give me your reactions to that, how you feel about that.

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Howie:** Thank you. I want to thank the honourable member for his kind words and for his display of confidence. I regard myself as just another New Brunswicker who tries to do the job that is assigned to me to the best of my ability. I am neither an important nor a powerful person. We have had important and powerful figures in Canadian politics before and I think there is room in jobs for us ordinary people to do, too, and I am going to try to do the very best job I can.

I my portfolio I find the work quite fascinating. I have travelled extensively in Canada to meet with ports people and I have had a very good reception from them. I find that work with my colleagues in this Committee and with other Canadians interested in this field to be very challenging and very rewarding and I am very grateful to the members of Parliament for giving me this opportunity.

**Mr. Harquail:** We know that there is a structure of inner and outer Cabinet ministers and we know that the commonly referred to tiny, perfect mayor from Toronto is in the outer Cabinet.

**Mr. Towers:** On a point of order . . .

**Mr. Harquail:** We know that David MacDonald from Prince Edward Island . . .

**Mr. Towers:** On a point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Order please. On a point of order, Mr. Towers.

[Traduction]

**Le président:** Vous avez épuisé votre temps monsieur Skelly, si vous le voulez je vous inscrit pour le deuxième tour. Monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Merci monsieur le président. Tout comme mes collègues, je tiens à souhaiter la bienvenue au ministre, originaire du Nouveau-Brunswick, et ceci d'autant plus que la question des transports est à mon avis de la plus haute importance, non seulement pour ceux que je représente mais pour l'ensemble des Canadiens et plus particulièrement pour ceux qui habitent la région atlantique.

De nombreux habitants de la province que je représente ont été scandalisés d'apprendre que le premier ministre vous avait confié, pour ainsi dire, un demi-ministère. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Howie:** Je remercie le député de ses aimables propos ainsi que de la confiance qu'il me témoigne. Je ne suis qu'un habitant ordinaire du Nouveau-Brunswick qui s'efforce d'accomplir au mieux les tâches qui lui sont confiées. Je ne suis nullement un personnage important ou puissant. L'histoire canadienne n'a pas manqué de personnages importants ce qui n'empêche les gens ordinaires d'avoir, eux aussi une tâche à accomplir, et je ferai au mieux de mes moyens.

Je trouve mes attributions fort intéressantes. J'ai voyagé un peu partout au Canada pour rencontrer les autorités portuaires, et partout j'ai été bien reçu. Mon travail avec mes collègues du comité et avec ceux de mes concitoyens qui s'intéressent à ce domaine est extrêmement intéressant et je suis heureux de l'occasion qui m'est ainsi donnée de m'atteler à cette tâche.

**M. Harquail:** Nous savons qu'au sein du Conseil des ministres, il y a ceux qui appartiennent au Cabinet restreint et ceux qui n'en font pas partie; or celui que l'on qualifie de petit et parfait, le maire de Toronto, ne fait pas partie du cabinet restreint.

**M. Towers:** J'invoque le Règlement.

**M. Harquail:** Nous savons aussi que David MacDonald de l'Île-du-Prince-Édouard . . .

**M. Towers:** J'invoque le Règlement monsieur le président.

**Le président:** Un peu d'ordre s'il vous plaît. Monsieur Towers.

• 1155

**Mr. Towers:** Yes. We do not mind giving the time up to the opposition, Mr. Chairman, to zero in on transportation problems, but bringing the mayor of Toronto into this and getting mixed in politics has nothing whatsoever to do with transportation. I believe that we should keep a good decorum in this Committee. Certainly if we are going to get into that avenue,

**M. Towers:** Nous voulons bien que les députés de l'opposition posent des questions concernant les problèmes de transports; mais je ne vois pas ce que le maire de Toronto vient faire dans les transports. Un certain decorum est de mise lors des réunions du Comité. Si vous vous engagez sur cette voie, cela n'ira plus. Je vais donc demander au député de revenir immédiatement aux questions de transports.

[Text]

we are going to have problems. I would ask the hon. member to get right down to the problem of transportation.

**Mr. McDermid:** On that point of order, Mr. Chairman, I think it is rather unparliamentary to refer to a Minister of the Crown as a tiny, perfect mayor. He is not a mayor any more; he is a Minister of the Crown and he should be shown the proper respect.

**The Chairman:** It is hardly a point of order. . . . Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** Thank you, Mr. Chairman. I will try to bear with the impatience of some of the members who sit on the government benches, and government supporters, but I do want to come back to my point.

The Hon. David MacDonald from Prince Edward Island has a very substantial portfolio. While the minister will be answering questions in the House, and he has the over-all responsibility—let us not forget that and there is no playing with that point—Mr. Mazankowski is the Minister of Transport, and we know that the Prime Minister has said that he was not placing any importance on Parliamentary Secretaries, however we do now have Parliamentary Secretaries, I am just wondering how you see your role as between Parliamentary Secretary and being the Assistant Minister to the Minister of Transport. How effective can you be, not only in Canadian transportation problems but also in representing all the problems of New Brunswick in your responsibilities?

**The Chairman:** Mr. Minister, you are free to answer that, of course, in whatever way you want to but I must remind the gentlemen that it is still my intention to leave with you the balance of relevancy. Within the parameters of that comment, Mr. Minister, would you care . . . ?

**Mr. Howie:** Certainly in marine transport, in this segment I am responsible for, the marine administration, our budget is much larger than most departments of government. We have 10,519 employees. In addition, I am on four Cabinet committees and I am the Deputy House Leader. You know, quite frankly, I am not looking for any more work right now.

**The Chairman:** Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** What is your signing authority within your branch?

**Mr. Jelinek:** He has already answered that.

**Mr. Harquail:** Excuse me, Mr. Chairman. I think the Parliamentary Secretary should not be doing your job. But through the Chairman to the Minister, what amount do you have within your authority for signing within your responsibilities?

**Mr. Howie:** I am not aware. It is unlimited.

**Mr. Harquail:** It is unlimited. All right.

I now want, Mr. Chairman, to ask the minister as to the status of the ports bill. You know that you are sort of hanging there; you are halfway down the road with the consideration for a ports bill and at the same time you are dealing with National Harbours Board. How do you reconcile this and what is the rationale in your own mind? Can you tell the Committee

[Translation]

**M. McDermid:** A ce même sujet, M. le président, c'est contraire à la tradition parlementaire que de dire d'un ministre de la Couronne qu'il est petit et parfait. D'ailleurs il n'est plus maire, il est maintenant ministre et à ce titre il mérite le respect.

**Le président:** Vous n'invoquez pas le Règlement, monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Je comprends la patience dont font preuve les députés gouvernementaux.

L'honorable David MacDonald de l'Île-du-Prince-Édouard détient un portefeuille très important. Je sais bien que le ministre aura à répondre aux questions qui lui seront posées à la Chambre et qu'il a de larges attributions, mais c'est néanmoins M. Mazankowski qui est ministre des Transports. Malgré le peu d'importance que le premier ministre semble attribuer au secrétaire parlementaire, la fonction existe toujours. J'aimerais savoir comment vous envisagez votre rôle de ministre adjoint au ministre des Transports et quels seront vos rapports avec le secrétaire parlementaire? Serez-vous à même de jouer un rôle actif non seulement en ce qui concerne les problèmes de transport en général mais aussi ceux du Nouveau-Brunswick en particulier.

**Le président:** Vous êtes libres de répondre à cette question si vous le désirez, monsieur le ministre. C'est au député d'assumer la responsabilité de ses questions. Ceci étant dit, vous voulez y répondre monsieur le ministre?

**M. Howie:** Le budget de l'administration des transports maritimes dont je suis chargé est plus important que le budget de nombreux autres ministères. Notre administration compte 10,519 employés. Je fais partie de quatre comités ministériels et, en plus je suis leader adjoint à la Chambre. Pour vous parler franchement, je ne cherche pas à avoir plus de travail pour le moment.

**Le président:** Monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Quel montant êtes-vous libre d'approuver pour votre administration?

**M. Jelinek:** Le ministre a déjà répondu à cette question.

**M. Harquail:** Je m'excuse, monsieur le président, mais le secrétaire parlementaire n'a pas à intervenir à votre place. Quel montant êtes-vous libre d'approuver?

**M. Howie:** A ma connaissance il n'y a pas de plafond.

**M. Harquail:** Parfait.

J'aimerais savoir où en est le projet de loi sur les ports. En effet, l'étude de ce projet de loi est assez avancée, mais en même temps vous devez vous occuper du Conseil des Ports nationaux. Pensez-vous pouvoir mener à bien le projet de loi sur les ports tout en vous occupant des différents problèmes auxquels le Conseil des Ports nationaux doit faire face?



[Texte]

this morning exactly how you are going to press ahead with the proposed ports bill and how in the meantime you are dealing with the problems facing the National Harbours Board and ports right across this country?

**Mr. Howie:** The ports bill is under very active consideration and we have had extensive consultation with regard to it. We have had some very good representations, and they are very conflicting ones. We are attempting right now to resolve the conflicts which are very real in regard to the ports bill. We are attempting to develop alternatives which we hope will resolve these conflicts so we can then make a formal judgment on it.

**Mr. Harquail:** In terms of identifying important ports and conflicts, not only with regard to National Harbours Board and the proposed ports bill, in the Atlantic area, I have noticed in the press where you have talked about Halifax port and the port near your own constituency, in Saint John. I am concerned that important ports like the ones up in northern New Brunswick, such as Belledune, which is a year-round port with over-32-foot draft, and at Dalhousie, a free-of-ice year-round port handling newsprint and ore concentrate, potatoes and other important commodities, are not included and referred to as well. You know, this causes some unrest in other areas and other regions of Canada when you speak only of certain ports and do not talk in a comprehensive way of your philosophy or your plans, and more importantly, your plans for the future of these ports.

**Mr. Howie:** I think, Mr. Chairman, that the member's point is well taken. I appreciate the suggestion. I think I should talk more about Dalhousie and Belledune in the future. As the hon. member knows, we do have a study under way, a development study in regard to those two ports land that part of the area. We have had two meetings of the steering committee, or the committee that sponsored the study, and we are looking forward to a third meeting which I would expect would be taking place probably within a month. I am going to do everything I can to support that report and to push it forward, because that is a part of New Brunswick that, I feel, can be stimulated by increased port activity and I welcome the honourable member's suggestion.

• (1200)

**The Chairman:** Your last question, Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** I appreciate that and I hope that I will be advised of developments as they occur with respect to those plans.

On my final question, Mr. Chairman, I am wondering how you could explain the question of self-sufficiency within marine. There is an increase in traffic, increase in work, but you are having a decrease in staff and a decrease in funds. How are you and the Minister of Transport going to be able to reconcile this with the President of the Treasury Board in sorting out your difficulties, not only with your legislation, ports policy, ports bill *versus* the National Harbours Board, but also on the dollar side? How are you going to work that?

**Mr. Howie:** Would you like to respond to that, Mr. Sinclair?

[Traduction]

**M. Howie:** Le projet de loi sur les ports est à l'étude en ce moment et les consultations à ce sujet se poursuivent. Certaines contradictions ont été relevées, contradictions que nous essayons en ce moment de résoudre. Lorsque toutes ces contradictions auront été résolues par des formules acceptables, nous pourrions tirer des conclusions.

**M. Harquail:** Les contradictions ne se bornent pas aux dispositions du bill ni au Conseil des Ports nationaux. Ainsi, d'après un article paru dans la presse, vous avez évoqué l'avenir du port de Halifax et celui du port de Saint-Jean dans votre propre circonscription. Cependant vous avez omis de mentionner les ports importants du nord du Nouveau-Brunswick tels celui de Belledune ouvert toute l'année et accessible à des navires de 32 pieds ainsi que le port de Dalhousie qui n'est jamais pris par les glaces et qui sert au transport du papier journal, de minerais, de pommes de terre et d'autres marchandises importantes. Il n'est que normal que les gens s'inquiètent dans d'autres régions du pays quand vous vous bornez à mentionner certains ports sans expliquer quels sont vos plans d'ensemble et quel avenir vous réservez à ces ports.

**M. Howie:** Vous avez bien fait de soulever cette question. A l'avenir je ne manquerai pas de parler des ports de Dalhousie et de Belledune. Vous savez certainement qu'une étude est actuellement en cours concernant justement l'ensemble de cette région et en particulier ces deux ports. Le comité qui est à l'origine de cette étude s'est déjà réuni deux fois et une troisième réunion devrait avoir lieu d'ici un mois. Je vais donner mon appui à ce rapport et je ferai tout pour qu'il soit mis en œuvre, parce que je crois que c'est une partie du Nouveau-Brunswick qui bénéficierait grandement d'une activité portuaire accrue, et je remercie le député de sa suggestion.

**Le président:** Votre dernière question, monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Je vous en remercie, et j'espère que vous me tiendrez au courant de l'évolution de ces plans.

Ma dernière question, monsieur le président; comment expliquer cette sorte d'autonomie de l'administration maritime? Il y aura une circulation accrue et une augmentation de la charge du travail, mais on réduit vos effectifs et vos fonds. Comment allez-vous faire avec le ministre des Transports afin de satisfaire le Conseil du Trésor, en ce qui concerne votre législation, la politique portuaire, le bill sur les ports et les difficultés avec la Commission nationale des ports, et d'autre part, la questions des dollars? Comment allez-vous concilier tout cela?

**M. Howie:** Aimerez-vous répondre à cette question, monsieur Sinclair?

[Text]

**The Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, it is true that we have a lesser number of dollar resources than in the previous year, but a substantial portion of that is due to the completion of the two R-class icebreakers at a very considerable amount of money. They have been removed, of course, from our capital program for 1979. Our operating funds, which have increased approximately 6 per cent, are a reflection of our contribution to increased efficiency in the over-all restraint of government expenditures. Our people have risen to that kind of challenge and we are exploring ways and means, and studying different ways and means, of doing things so that we can do them in a more cost-effective and a more efficient manner in the future and still deliver the program to the best of our ability.

**The Chairman:** One brief question, Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** With respect to the responsibility of Mr. Franche, could you advise the Committee and inform us again as to the rationale of how you sort these things out? He has both the National Harbours Board and the ports, but we are still hanging there, has I suggested, half-way down the road. Could you tell us specifically what you intend to do about the legislation in bringing in the ports policy, and how you are going to be able to handle the day-to-day operations of the National Harbours Board and the important operations of all the ports in Canada in the given situation in which you find yourself today?

**The Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, the Chairman of the National Harbours Board, as the honourable member points out, has and is discharging his responsibilities quite adequately with respect to the National Harbours Board ports. At my request, he has also taken on the over-all management responsibility for the smaller ports in this country, which would also be under his jurisdiction should the ports bill, as it was presented to the last Parliament, be passed by this Parliament. It is our opinion that port management under a single authority is somewhat more advantageous than the previous arrangement of some 11 or 12 different pieces of legislation, and we are attempting to bring that gradually together under one . . .

**Mr. Harquail:** Excuse me, could the Minister answer the question? Do you intend to bring in the bill? I would like to get that. I am sorry for interrupting, Mr. Sinclair, but before I lose the rest of the time I have to question, could the Minister indicate whether it is his intention to bring in the bill? You support that idea and you are on that line of thinking? That is what you are developing, that you intend, with the department, to bring the bill back to the House for consideration?

**The Chairman:** Mr. Howie.

**Mr. Howie:** We are studying all the views and all the decisions currently. Right now it is under very active consideration and we have made no commitment one way or the other at this point.

[Translation]

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, il est vrai que nous avons moins d'argent en 1979 par rapport à l'année dernière, mais ceci est en partie dû au fait que nous avons terminé la construction de deux brise-glace de la catégorie R qui nous ont coûté très cher. Ces coûts ont été déduits de notre budget d'immobilisation pour l'année 1979. Nos fonds d'exploitation ont accru de l'ordre de 6 p. 100, et reflètent une meilleure efficacité accrue grâce au programme de limitation des dépenses du gouvernement. Nos gens ont été à la hauteur du défi, et nous sommes en train de rechercher des méthodes et des techniques qui nous permettront de réduire nos coûts, travailler d'une façon plus efficace à l'avenir et offrir les meilleurs programmes possibles à un coût élevé.

**Le président:** Une dernière question très courte, monsieur Harquail.

**M. Harquail:** En ce qui a trait aux responsabilités de M. Franche, pourriez-vous réexpliquer au Comité comment vous allez sortir de ce dilemme? Il s'occupe du Conseil des ports nationaux et des ports, mais nous nous trouvons toujours entre deux chaises. Pouvez-vous nous dire précisément ce que vous avez l'intention de proposer comme projet de loi concernant la politique portuaire, et comment allez-vous administrer le fonctionnement quotidien du Conseil des ports nationaux en même temps que toutes les activités importantes de tous les ports canadiens dans les circonstances actuelles?

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, le président du Conseil des ports nationaux, comme l'honorable député l'a indiqué s'acquitte très bien de ses responsabilités relatives au Conseil des ports nationaux. A ma demande, il a aussi pris en charge la gestion des petits ports du pays, devoir lui reviendrait de toute façon si le bill présenté lors de la dernière législature était adopté par le Parlement. Nous sommes d'avis qu'une question portuaire centralisée sera beaucoup plus avantageuse et efficace que la pratique suivie jusqu'ici avec 11 ou 12 lois différentes qui régissaient ces mêmes ports. Nous sommes en train de passer graduellement à une centralisation.

**M. Harquail:** Excusez-moi, mais le ministre pourrait-il répondre à ma question; avez-vous l'intention de nous présenter ce bill? C'est cela qui m'intéresse. Je m'excuse de vous avoir interrompu, monsieur Sinclair, mais avant que mon temps ne s'écoule j'aimerais que le ministre réponde à ma question; a-t-il oui ou non l'intention de présenter ce bill? Peut-il nous dire s'il appuie l'idée; qu'est-ce qu'il en pense? Quels sont les projets qui sont en train d'être mis au point? Quand le nouveau bill sera-t-il présenté à la Chambre pour étude?

**Le président:** Monsieur Howie.

**M. Howie:** Nous sommes en train de revoir et de réexaminer toutes les opinions et décisions, la question est à l'étude et jusqu'ici, nous n'avons pas pris de décision que ce soit pour ou contre.



[Texte]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Harquail. Mr. Lapointe and then Mr. Ellis.

**M. Lapointe:** Merci, monsieur le président. Pour continuer sur cette question de politique portuaire . . . , au cours des mois d'août et de septembre, le ministre a fait de nombreux discours et c'est à peu près toujours le même discours et je dois le féliciter pour être constant, où il disait qu'en ce qui concerne la politique portuaire, il y avait seulement 2 points qui le préoccupaient. Un de ces points était d'assurer une représentation provinciale au sein d'une commission locale d'un port donné, et le deuxième point concernait les pouvoirs du ministre, en ce sens qu'il considérait que les pouvoirs du ministre devraient être plus orientés vers la politique portuaire nationale plutôt que sur l'exploitation et l'entretien des ports, particulièrement chacun d'entre eux. Alors, est-ce que le ministre nous dit ce matin que ces deux difficultés-là, il n'est pas capable de les résoudre et que de plus, il trouve la question si difficile qu'il ne peut même pas s'engager à nous dire maintenant s'il est prêt à présenter devant le Parlement avant la fin de l'année une nouvelle politique portuaire?

• 1205

**The Chairman:** Mr. Howie.

**Mr. Howie:** In addition, at those speeches, which I am glad to see that the honourable member has read, I invited everyone present, and in fact, all Canadians that were interested, to submit their views on matters related to this ministry and to the ports bill. I have received their views in abundance, and their views have indicated other difficulties. I am attempting to resolve those difficulties, along with the two that the honourable member has mentioned.

I have had great criticism of the commission aspect of it, I have had criticism of the Treasury Board involvement, and these are examples of the additional ones that I have received as a result of going out and asking Canadians to participate. I would welcome the honourable member's suggestions, too.

**M. Lapointe:** Je suis heureux que le ministre ait invité les associations canadiennes dans le domaine du transport maritime à participer de même que les autorités portuaires, mais je pense que cette consultation avait déjà été faite et que la plupart des personnes intéressées avaient manifesté, soit leur intérêt, soit leur opposition à cette nouvelle politique, et je suis un peu surpris du retard apporté à déposer ce projet de loi en Chambre.

Si je peux me permettre, monsieur le président, j'aimais maintenant passer aux questions de marine marchande. Il semble que, là aussi, le ministre ait fixé une date de tombée, soit le mois de février, et je pense qu'il est sage de sa part de prendre le temps de consulter tout le monde, parce que c'est un changement assez fondamental de notre orientation dans le domaine maritime. Par ailleurs, à plus court terme, on constate depuis un an que beaucoup de navires canadiens ont réussi à s'implanter dans le domaine de la marine hauturière ou de la marine marchande et, à ma connaissance, depuis les 10 der-

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Harquail. M. Lapointe, suivi par M. Ellis.

**Mr. Lapointe:** Thank you, Mr. Chairman. To follow up on the question relating to port policy . . . over the months of August and September, the Minister made a number of speeches, which basically say the same thing, and I would like to congratulate the Minister on his consistency in this regard, where he says that as regards the ports policy, he has only two main concerns. One to provide provincial representation on the local harbours board and the other relating to the powers of the Minister; he feels that these powers should be directed more towards a national harbours policy rather than be involved in the day-to-day operation and maintenance of any given port. Is the Minister then telling us this morning, that he cannot resolve these two difficulties and, that he finds the problems so difficult, that he cannot even commit himself to telling us whether he will be tabling a new ports policy before the House before the end of the year?

**Le président:** Monsieur Howie.

**M. Howie:** Je suis heureux de constater que l'honorable député a pris le temps de lire mes discours, mais en plus de ces discours j'ai invité tous les gens présents, et en fait tous les Canadiens qui s'intéressaient à la question, à me faire parvenir leur opinions sur toutes les questions touchant le Ministère et le projet de loi sur les ports. J'ai reçu un grand nombre d'avis sur la question et on a soulevé toutes sortes d'autres difficultés que je suis en train d'essayer de concilier avec mes deux préoccupations principales mentionnées par l'honorable député.

Ayant sollicité les opinions des Canadiens à cet égard, on m'a fait parvenir toutes sortes d'idées; par exemple, on a beaucoup critiqué l'intervention du Conseil du Trésor et, ceci, en plus des préoccupations principales que j'avais moi-même. D'ailleurs, je serais heureux d'entendre les suggestions de l'honorable député.

**Mr. Lapointe:** I am pleased to hear that the Minister has invited the Maritime Transport Associations of Canada to participate in this process, along with the port authorities, but I think that this consultation has already been undertaken and most of the people who are interested in the matter have already shown their interest or their opposition to this new policy, and I am somewhat surprised at the delay in tabling the bill before the House.

If I may, Mr. Chairman, I would now like to get on to the merchant marine. It seems, that here again the Minister has set a deadline, some time in the month of February, and here again I think it is a wise move to take the time to consult with everybody because you are talking about a fundamental change in our future orientation of our maritime policy. Moreover, we have noted that in a very short period, over the past year many Canadian ships have managed to become involved in merchant marine operations. To my knowledge, over the past 10 months, six new Canadian ships are now

## [Text]

ers mois, six nouveaux navires canadiens naviguent maintenant sur les eaux internationales. On sait que le nouveau gouvernement s'apprête à décréter des hausses assez substantielles du prix du pétrole et que les navires canadiens à l'heure actuelle sont compétitifs sur les eaux internationales principalement parce qu'ils peuvent acheter leur carburant à environ \$14 le baril, alors que les autres navires paient de \$23 à \$32. Est-ce que le ministre a pensé à faire des représentations auprès du ministre de l'Énergie des Mines et des Ressources et du premier ministre pour que, lorsque ces nouvelles hausses des produits pétroliers seront décrétées, on fasse une exemption pour les propriétaires de navires canadiens qui naviguent sur les eaux internationales?

**Mr. Howie:** No, I have not made any representations on it, and I have to tell the honourable member that I had not considered the matter. This is the first time I have heard of the matter, and I will study it and I will make some representations. I thank you most sincerely. It is very good point that, quite frankly, never occurred to me.

**M. Lapointe:** Je remercie le ministre de son ouverture d'esprit à ce sujet-là et je dois lui dire que s'il entreprenait une telle démarche, il aurait non seulement l'appui des députés de ce côté-ci de la table, mais également celui de la plupart et même de toutes les compagnies qui ont maintenant des navires dans les eaux internationales.

Toujours dans ce domaine de la marine marchande, on sait qu'on va se frapper à une contradiction: est-ce qu'on va protéger nos chantiers de construction navale ou si on va permettre aux entrepreneurs ou aux hommes d'affaires qui veulent renforcer leur marine ou augmenter le nombre de leurs bateaux dans les eaux internationales d'acheter certains des navires à l'étranger. Alors, est-ce qu'à l'heure actuelle on étudie cette question d'enlever la taxe de 25 p. 100 que les gens sont obligés de payer lorsqu'ils achètent un navire étranger? Par «étranger», j'entends un navire qui provient d'autres pays que ceux du Commonwealth.

• 1210

**Mr. Howie:** Basically the shipbuilding aspect is in Industry Trade and Commerce. I have a very great interest in that field because of my interest in marine, but I have no responsibility or jurisdiction in that area.

One of the things we have tried to do and that we have Cabinet approval for now, is a regular, systematic maintenance plan for the repair and replacement of our coastguard fleet. We are attempting to have this done on an even basis so that we can avoid the financial peaks and valleys that in the past have plagued us. I am hoping that in addition to sustaining our fleet and enabling it, through mid-life refits and things of that nature, to live a longer life and more efficient usage and support of its function, there will then be a spin-off for our shipyards in that there would then be a regular annual amount of repair to be done for our ships. This I hope will employ Canadians in our shipyards.

## [Translation]

plying international waters. We now know that the new government is getting ready to announce substantial increases in the price of oil and that Canadian ships at present are very competitive in international waters mainly because they can buy their fuel at approximately \$14 a barrel whereas other ships are paying anywhere from \$23 to \$32. Has the Minister thought of making representations to the Minister of Energy, Mines and Resources and to the Prime Minister to ensure that when these new oil prices are announced an exemption can be made for Canadian ship owners navigating international waters?

**M. Howie:** Non, je n'ai pas fait d'instances de ce genre, et je dois avouer à l'honorable député que je n'ai jamais étudié la question. C'est la première fois que j'entends parler d'une telle idée, je vais l'examiner et je ferai des représentations. J'aimerais remercier l'honorable député pour son excellente suggestion et j'avoue franchement que ça ne m'est jamais venu à l'idée.

**Mr. Lapointe:** I appreciate the Minister's open mind on the subject, and I would like to assure him that if he did undertake such an initiative, he would have not only the support of the members on this side of the House, but also that of most of the shipping companies now navigating international waters.

To continue on with the merchant marine, we will be running up against a contradiction; are we going to continue to protect our shipyards, or are we going to allow businessmen and entrepreneurs who wish to strengthen their fleets or increase the number of ships operating in international waters, to buy certain types of ships abroad? Are we, at present considering the possibility of removing the 25 per cent tax that must be paid by those who buy foreign ships? By "foreign", I mean ships bought from countries other than the Commonwealth.

**M. Howie:** En fait, la question des chantiers navals relève du ministère de l'Industrie et du Commerce. Je m'intéresse à la question parce que je m'intéresse à la marine marchande, mais je n'ai aucune responsabilité ni juridiction dans le domaine.

Ce que nous avons réussi à obtenir de la part du Cabinet, c'est un plan régulier d'entretien, de réparation et de remplacement de la flotte de la garde côtière. Nous allons essayer de l'appliquer d'une façon systématique et échelonnée afin d'éviter les hauts et les bas que nous avons connus par le passé. En plus de prolonger la vie de notre flotte par des réfections périodiques et un entretien soutenu, nous espérons accroître l'activité des chantiers navals en leur donnant des travaux de réparation sur une base régulière, ce qui donnera j'espère, des emplois aux Canadiens dans les chantiers maritimes.



*[Texte]*

I am going to ask the Marine Administrator to develop this theme in a little more detail for you.

**The Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** Thank you, Mr. Chairman.

Regarding the member's question about the 25 per cent import duty, such a tax would not be applicable to any ship purchased off-shore which was going to be used exclusively in international trade.

**Mr. Lapointe:** This is a proposal, no?

**Mr. Sinclair:** No, that is a fact now.

**M. Lapointe:** Comme le ministre a touché la question des chantiers maritimes pour essayer d'accélérer le processus de réparation des navires de la Garde côtière et d'autre bateaux comme ceux de la Défense nationale, est-ce qu'il peut nous dire où en est rendue cette proposition qui a été faite au mois de février, lorsqu'on a annoncé un programme de 150 millions de dollars pour la réparation de certains des navires de la Garde côtière et la construction de certains navires de la Défense nationale. En février, on a demandé aux chantiers Maritimes du Canada de soumettre des soumissions; entre autres, les chantiers de Lauzon et de Sorel et certains chantiers des Maritimes et de la Colombie-Britannique ont soumis des propositions pour ces contrats-là, mais depuis ce temps, on n'entend parler de rien. Est-ce qu'une décision a été prise à cet égard? Les mois d'hiver sont déjà avec nous et il y a de plus en plus de mises à pied dans les chantiers maritimes et je crois que la situation devient très urgente.

**The Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I can only speak for the Transport side of that total initiative, and I am pleased to report to the Committee that all the proposals that were advanced at that time by the Ministry of Transport pertaining to coastguard vessels, both in replacement and refit, have been approved and are going ahead. Contract tenders have already been issued to the industry and have been received back, and are in the final process of evaluation before contract award.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lapointe—unless there is a very quick one.

**Mr. Howie:** I think he has a quick one.

**M. Lapointe:** Est-ce qu'on peut s'attendre à ce que ces contrats soient accordés? Est-ce que vous pouvez nous donner une date when those contracts will be awarded.

**The Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** I expect the contract awards would be issued in the relatively near-term future.

**Some hon. Members:** Oh, oh!

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lapointe.

**Mr. Lapointe:** That is very clear.

**The Chairman:** Mr. Ellis and then Mr. Bockstael.

**Mr. Ellis:** Thank you very much, Mr. Chairman. My questions will be quite brief and detailed since the Marine Transportation Program has relatively little impact on my constituency other than those correctly identified by Mr. Lumley. Since we have Mr. Normandeau here who does an excellent

*[Traduction]*

J'invite l'administrateur du programme maritime à vous en parler un peu plus longuement.

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** Merci, monsieur le président.

Quant à la question de la taxe d'importation de 25 p. 100, cette taxe ne s'appliquerait pas aux navires achetés à l'étranger qui seraient utilisés uniquement pour le commerce international.

**M. Lapointe:** Ce n'est qu'une proposition n'est-ce pas?

**M. Sinclair:** Non, c'est un fait.

**Mr. Lapointe:** Since the Minister has already touched on the matter of the shipyards in connexion with accelerated repairs on coastguard ships and certain other National Defence ships, can the Minister tell us what has happened to the proposal that was put last February, when a \$150 million program was announced calling for the repair and refitting of certain coastguard ships and the construction of ships for National Defence? In February, there was a call for tenders and the Lauzon, Sorel and other Maritime, and British Columbia shipyards tendered for these contracts. Since that time, however, we have heard nothing. Has a decision been taken in this regard? The winter months are approaching fast, there are more and more layoffs in the shipyards and the situation is becoming very serious.

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je ne peux vous parler que du côté transport de ce projet, et je suis très heureux d'annoncer au comité que toutes les propositions mises de l'avant par le ministère du Transport quant au remplacement et à la réfection des bateaux de la garde côtière ont été approuvées et on va de l'avant. On a lancé les appels d'offre, on a reçu les offres de la part de l'industrie et nous sommes en train d'évaluer ces offres avant de passer les contrats.

**Le président:** Merci, monsieur Lapointe. A moins que vous ayez une toute petite question.

**M. Howie:** Je crois qu'il en a une toute petite.

**Mr. Lapointe:** When do you expect these contracts to be awarded? Can you give us a date? quand ces contrats seront-ils passés?

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** Je crois que nous pourrions passer ces contrats très bientôt.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** Merci, monsieur Lapointe.

**M. Lapointe:** C'est très clair.

**Le président:** M. Ellis suivi par M. Bockstael.

**M. Ellis:** Merci beaucoup, monsieur le président. Ma question sera très brève puis que le programme de transport maritime a très peu d'incidence sur mon comté à part de ce qui a déjà été signalé par M. Lumley. Puisque nous avons avec nous M. Normandeau qui fait un excellent travail pour nous,

[Text]

job in answering our concerns in that area, we do not need to spend a great deal of time on this particular program.

I cannot help, before I start my questions, but make two comments to the Minister. One, Mr. Minister, through you Mr. Chairman, I happen to think the Arrow program was a damned fine program. I am sorry it was cancelled. I do not like to see you using it as an analogy to a program that may not be so fine.

Second, to build you back up again, I am impressed by the way you answered some typically asinine questions from time to time.

• 1215

Mr. Minister, if I may, through you to your officials perhaps ask you about pages 28-22 and 28-28, with regard to the charter of the icebreaker, charter of the cable repair ship, leasing of helicopter services and other professional and special services, can you give me some details now or in writing later as to who leases those units to the department, what the terms of the lease are, how often they are renegotiated, and any other details having to do with them?

**Mr. Howie:** Mr. Chairman, Mr. Sinclair has some details on that with us today.

**Mr. Ellis:** Thank you.

**Mr. Howie:** If it is not adequate we will get you some more.

**The Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** With regard to the item the honourable member refers to on page 28-22, charter of icebreaker, that represents an amount that the Canadian Coast Guard has charged to Dome Petroleum for the lease of the icebreaker *CCGS John A. Macdonald* from the period September 1978 until September 1979, which icebreaker has now come off charter and is back at her home base. The total charter fee for the year was in the area of a little over ten million dollars.

With respect to the item described as charter of cable repair ship, that refers to the cost of the *CCGS John Cabot* which is based in St. John's, Newfoundland, which is a uniquely designed and equipped cable repair ship, the only one on this side of the Atlantic. That ship is chartered to Teleglobe Canada for an amount approximating \$15,000 a day. I do not have the precise number but it is in that area, for charter to Teleglobe Canada, and on occasion it is also chartered to others, subject to short-term recall if we need her for icebreaking purposes off the east coast of Newfoundland. So that provides a source of revenue to offset the operating costs of the *John Cabot*.

**Mr. Ellis:** Let me interrupt my own questioning for a moment. In the opinion of the administrators with us, are those charges fair? Do they represent a reasonable return on the cost of the investment of those two pieces of equipment?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, we believe those charges are fair and represent a reasonable cost return.

[Translation]

je ne vois pas pourquoi on aurait à passer beaucoup de temps sur ce programme.

Avant d'aborder mes questions, cependant, j'aimerais faire deux remarques au ministre. La première monsieur le président, c'est que je trouve que le programme Arrow était un programme excellent. Je regrette son annulation. Je n'aime pas non plus que l'on fasse des parallèles entre un programme qui d'après moi était excellent et d'autres qui le sont moins.

Deuxièmement, pour vous flatter un peu, monsieur le ministre, je dois dire que j'ai été fort impressionné par la façon dont vous avez répondu à quelques questions très bêtes.

Monsieur le ministre, vos fonctionnaires pourraient-ils me donner, maintenant, ou plus tard par écrit, des détails concernant les activités décrites aux pages 28-22 et 28-28 au sujet de l'affrètement d'un brise-glace, de l'affrètement d'un navire câblé, de la location de services d'hélicoptère et autres services professionnels et spéciaux? Quelles sont les conditions de ces services de location, leur fréquence de renégociation, et de quels autres renseignements disposez-vous?

**M. Howie:** Monsieur le président, M. Sinclair peut vous donner quelques renseignements aujourd'hui.

**M. Ellis:** Merci.

**M. Howie:** Si ce n'est pas suffisant, nous vous en ferons parvenir davantage.

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** Pour ce qui est du poste mentionné par le député, à la page 28-22, l'affrètement d'un brise-glace, il s'agit d'un montant que la garde côtière canadienne a imputé à Dome Petroleum pour la location d'un brise-glace (*CCGS John A. Macdonald*) de septembre 1978 à septembre 1979. Ce brise-glace n'est plus affrété, il est revenu à son port d'attache. Les frais d'affrètement pour l'année entière s'élevaient à un peu plus de 10 millions de dollars.

Quant à l'autre activité, l'affrètement d'un navire câblé, elle a trait au coût d'affrètement du *CCGS John Cabot* dont le port d'attache se trouve à St-Jean, Terre-Neuve. C'est un navire câblé dont la conception et l'équipement sont uniques, le seul de ce genre de ce côté-ci de l'Atlantique. Le navire est affrété par Téléglobe Canada pour une somme de \$15,000 par jour environ. Je n'ai pas les chiffres précis concernant l'affrètement à Téléglobe. A l'occasion, ce navire est affrété par d'autres, mais peut être rappelé rapidement si nous en avons besoin comme brise-glace sur la côte-est de Terre-Neuve. Il est donc pour nous une source de revenus qui défraient son coût de fonctionnement.

**M. Ellis:** Permettez-moi d'interrompre vos réponses à mes questions et de vous demander si, de l'avis des administrateurs qui sont ici, les frais d'affrètement leur semblent justes? Est-ce que le revenu est raisonnable étant donné l'investissement que représentent ces deux navires?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, nous croyons que ces frais sont justes et que le taux de rentabilité est raisonnable.



## [Texte]

The other questions that the honourable member had I believe were . . .

**Mr. Ellis:** Twenty-eight, the leasing of helicopter service and other professional and special services.

**Mr. Sinclair:** Yes. Mr. Chairman, we have an arrangement with the Air Administration in Transport Canada who in fact supply the helicopter capability that the Canadian Coast Guard has.

**Mr. Ellis:** So it is interdepartmental.

**Mr. Sinclair:** It is intradepartmental in this instance.

**Mr. Ellis:** Intra, right.

**Mr. Sinclair:** The other major activities that are in that category are some \$2.6 million worth of fees from the Department of Supply and Services for purchasing and acquisition services that they provide to us, another \$1.1 million for fees paid to the Corps of Commissionnaires, and various data processing services that we purchase elsewhere in government. Those are the main items which comprise that particular amount.

**Mr. Ellis:** Thank you, Mr. Chairman. My second question has to do with the manner of spelling out that on page 28-22.

It says:

Accommodation provided without charge by this department . . .

This is \$3 million.

Accommodation provided charge by Public Works . . .

This is a little over three million dollars.

Other services provided without charge by other departments . . .

And again it is about three million dollars. I am confused at the bookkeeping. How do we provide services to and from without charge and have a figure showing here some three millions of dollars? It is probably quite straightforward but I do not understand it.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, that is an element of the bookkeeping practices of the Government of Canada whereby memorandum entries respecting these kinds of charges are included in the estimates for many of the items provided by other departments such as Public Works in the way of accommodation.

**Mr. Ellis:** But that does not tell me about the accommodations provided without charge by this department.

• 1220

**Mr. Sinclair:** That relates to accommodation charges for accommodation in our own building that are theoretically owned by the Department of Public Works.

**The Chairman:** Last question, Mr. Ellis.

**Mr. Ellis:** Yes. I am sorry to belabour this, Mr. Chairman, but I would like to have it just a little more clear.

## [Traduction]

Au sujet des autres questions que le député a posées, je crois, . . .

**M. Ellis:** A la page 28, la location de services d'hélicoptère et autres services professionnels et spéciaux.

**M. Sinclair:** Oui. Monsieur le président, nous avons signé un accord avec l'administration aérienne de Transports Canada qui nous fournit des hélicoptères pour la garde côtière canadienne.

**M. Ellis:** C'est donc un service interministériel.

**M. Sinclair:** C'est un service intraministériel, dans ce cas-ci.

**M. Ellis:** C'est juste.

**M. Sinclair:** Dans cette catégorie, les autres activités importantes englobent les services d'achat que nous offre le ministère des Approvisionnements et Services pour une somme de 2.6 millions de dollars, les services du corps des commissionnaires qui nous coûtent 1.1 million de dollars et divers autres services de traitement de données que nous achetons ailleurs au gouvernement. Voilà les postes principaux que comprend ce montant.

**M. Ellis:** Merci, monsieur le président. Ma seconde question a trait à la façon dont l'explication est donnée à la page 28-22.

Je lis:

Locaux fournis gratuitement par le ministère . . .

Une somme de 3 millions de dollars.

Locaux fournis gratuitement par le ministère des Travaux publics . . .

Le montant est d'un peu plus de 3 millions de dollars.

Autres services fournis gratuitement par d'autres ministères . . .

De nouveau, la somme est d'environ 3 millions de dollars. Je ne comprends pas très bien cette comptabilité. Comment pouvons-nous recevoir et donner les services gratuitement et avoir quand même un chiffre de 3 millions de dollars? C'est probablement très simple, mais je ne comprends pas.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, cela fait partie des méthodes comptables du gouvernement du Canada, les inscriptions concernant ce genre de frais font partie du budget, pour un grand nombre de postes relevant d'autres ministères. C'est le cas pour les locaux fournis par le ministère des Travaux publics.

**M. Ellis:** Cela m'explique rien au sujet des locaux fournis gratuitement par ce ministère.

**M. Sinclair:** Ce sont les frais concernant les locaux de notre propre édifice; ces locaux appartiennent en théorie au ministère des Travaux publics.

**Le président:** Ce sera votre dernière question, monsieur Ellis.

**M. Ellis:** Oui. Je m'excuse de revenir sur la question, monsieur le président, mais j'aimerais que ce soit un peu plus clair.

## [Text]

This is an expense item within your budget and relates to office accommodations, I understand, that are provided by this department. Now, the majority of accommodations are provided by Public Works, but this is provided by this department.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, in order to keep managers aware of the respective real estate costs which they are incurring, we include items of this nature in order that individual managers will be aware of the costs of the accommodation which they occupy.

**Mr. Ellis:** I can see that being a worthwhile exercise within the department but I think it just completely confuses the budget, frankly.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Ellis.

Mr. Bockstael, please.

**Mr. Bockstael:** Thank you, Mr. Chairman.

I would first like to address my congratulations to the Minister for his appointment to a very important role and wish him every success in his endeavours.

Coming from the Prairies, you know, we are pretty far away from wharfage and marine problems; yet, we are very concerned about the port of Churchill. And I was glad to read the report that there was currently still a vessel being loaded with special cereal grains that will be leaving, with the help of an icebreaker, I believe on November 9.

I am sorry, in a way, that we have to straddle two modes of transport when we speak of Churchill. We were very much interested in improvements leading to and at the port of Churchill. Leading to the port of Churchill, of course, there have been two sidings extended along the CN Churchill line at the Herchmer subdivision. This allows two trains to pass each other and could theoretically double the throughput capacity of the main line to Churchill. This then means that, if it follows through in consequence, the port of Churchill will be receiving a more rapid or a more consistent delivery of cars.

The Bruce-Allen Report states that the port of Churchill operates well on a limited season but that there serious unresolved problems in upgrading the rail line to carry the hopper cars over there. So that is part of the problem. In February of this year, there was a commitment to an ongoing federal upgrading program of \$12.5 million for the port of Churchill, including the installation of hopper car unloading facilities.

During the summer interval, of course, we had a rather one-sided task force made up of three Conservative members, headed by the chairman, Jack Murta, that came out and stated that the port of Churchill was a luxury we could not afford or implied that it was not needed. In the House, the Minister of Transport said, that though this may have been a statement of a task force, his government would certainly not ascribe to that as a policy.

We have, on page 28-16, Vote 15—and I am inquiring: does this \$12.5 million program come under those capital expendi-

## [Translation]

C'est un poste de dépense dans votre budget qui a trait à des locaux, des heures, si je comprends bien, fournis par ce ministère. La majorité des locaux sont fournis par le ministère des Travaux publics, mais ceux-ci sont fournis par ce ministère-ci.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, afin que les gestionnaires connaissent les frais réels engagés, nous incluons les postes de ce genre afin que chacun puisse savoir combien les locaux qu'ils occupent coûtent.

**M. Ellis:** Je comprends bien que ce soit une bonne chose dans votre ministère, mais dans le budget cela porte à confusion.

**Le président:** Merci, monsieur Ellis.

Monsieur Bockstael, vous avez la parole.

**M. Bockstael:** Merci, monsieur le président.

Je voudrais tout d'abord féliciter le ministre de sa nomination à ce poste très important et lui souhaiter beaucoup de succès dans ses entreprises.

Je viens de Prairies, comme vous le savez, et pour nous, tous ces problèmes de quais et tous ces problèmes maritimes, cela semble très loin. Toutefois, le port de Churchill nous préoccupe beaucoup. J'ai été heureux d'apprendre qu'un navire était encore à quai, chargeant des céréales spéciales et qu'il pourrait partir précédé d'un brise-glace le 9 novembre, je crois.

D'une certaine façon, c'est dommage que nous ayions à emprunter deux modes de transport lorsqu'il est question de Churchill. Les améliorations apportées au port de Churchill et aux abords du port nous intéressent au plus haut point. Il y a évidemment aux abords du port de Churchill deux voies de service qui ont été prolongées le long de la ligne ferroviaire du CN à Churchill à la sous-division Herchmer. Cette extension permet aux trains de se doubler et en théorie cela devrait permettre de multiplier par deux la capacité d'expédition sur la voie principale de Churchill. Il s'ensuit donc qu'au port de Churchill, le passage des wagons se fera plus rapidement et plus régulièrement.

Le rapport Bruce-Allen mentionne que le port de Churchill fonctionne bien pendant une courte saison, mais que de sérieux problèmes ne sont pas encore résolus concernant l'amélioration des voies de chemin de fer pour le transport par wagons-trémies dans la région. C'est une partie du problème. En février de cette année, le gouvernement fédéral avait adopté un programme de 12.5 millions de dollars pour l'amélioration du port de Churchill. Ce programme comprenait des installations pour le déchargement des wagons-trémies.

Au cours du congé estival, évidemment, nous avons eu un groupe d'étude où les forces étaient assez inégales puisqu'il était composé de trois Conservateurs présidé par Jack Murta. Ils ont déclaré que le port de Churchill était un luxe que nous ne pouvions nous payer et qui d'ailleurs n'était pas nécessaire. Le ministre des Transports a déclaré à la Chambre que même si la déclaration venait du groupe d'étude, son gouvernement n'était pas certainement pas tenu d'y souscrire.

Nous avons à la page 28-17, le Crédit 15, ce programme de 12.5 millions de dollars s'inscrit ici dans les dépenses d'immo-



[Texte]

tures for marine transportation? Or is it in some other area of this budget—the upgrading of the port of Churchill?

**The Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, the upgrading of the port of Churchill is provided for in the estimates of the National Harbours Board, which are reflected in Vote L55 . . .

**Mr. Bockstael:** I see.

**The Chairman:** . . . which, in fact, is in front of us, so it is quite proper to raise a question on that.

**Mr. Bockstael:** Okay. It is in order, then, to be addressing myself to that.

During this current fiscal year, have there been contracts ongoing and other improvements being carried out along those expenditure lines?

• 1225

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, yes, there has been a development program for the Port of Churchill involving dredging and other improvements that has been going on for the past couple of years and which will conclude some time in 1980, at least the present program will conclude some time in 1980.

**Mr. Bockstael:** Does that indicate that the full \$12.5 million will have been allocated by the middle of 1980 or are there more items required at the Port of Churchill to maximize its delivery potential?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I am unfamiliar with the figure of \$12.5 million. The program for the National Harbours Board, I believe, is somewhere in the order of \$6 million or \$7 million.

**Mr. Bockstael:** One last question then to the Minister of State for Transport.

Will your department carry on that general plan of improving the Port of Churchill itself for the very reason that it serves a useful purpose to the producers in Manitoba and Saskatchewan and is a vital adjunct to the other two main ports, Thunder Bay and Vancouver?

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Howie:** Mr. Chairman, I can give the honourable member the assurance that the existing plan to which he refers will indeed be completed.

**Mr. Bockstael:** It will be completed?

**Mr. Howie:** Yes, sir.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Bockstael. We have Mr. McDermid, Mr. MacLellan, Mr. Reid. It is approaching 12.30. If there is some general agreement that we not particularly watch the clock, I think we can get to all the members who I have on my list and perhaps even to a second round. Mr. Skelly, I understand, may want one further question or two. Mr. McDermid.

**Mr. McDermid:** Thank you, Mr. Chairman. I have a group of questions which really range all over the map, so I trust you will bear with me.

First of all, I would like to make a comment regarding one of the coast guard vessels, the *Spindrift*, which I am very

[Traduction]

bilisation pour le transport par eau? L'amélioration du port de Churchill fait-il partie d'un autre poste dans le budget?

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** L'amélioration du port de Churchill est prévue au budget du Conseil des ports nationaux dont il est question au Crédit L55 . . .

**M. Bockstael:** Je vois.

**Le président:** . . . que nous devons étudier, par conséquent c'est tout à fait légitime de soulever la question.

**M. Bockstael:** Très bien. Rien ne s'oppose donc à ce que j'en parle.

Pendant l'année financière en cours, y a-t-il eu des contrats d'accords et d'autres améliorations qui s'inscrivent dans ces dépenses de capital?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, oui, il y a un programme d'expansion pour le port de Churchill qui prévoit des opérations de dragage et autres améliorations; ce programme est en cours depuis deux ans et doit prendre fin en 1980. Le programme actuel du moins doit se terminer en 1980.

**M. Bockstael:** Est-ce que cela signifie que les 12.5 million de dollars auront été affectés vers le milieu de 1980 ou bien d'autres postes qui seraient-ils nécessaires pour que le port de Churchill puisse maximiser cette capacité de livraison?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je ne suis pas au courant de ce chiffre de 12.5 millions de dollars. Le programme du Conseil des ports nationaux prévoit je crois quelque 6 ou 7 millions de dollars.

**M. Bockstael:** J'ai encore une dernière question à poser au ministre d'État chargé des Transports.

Votre ministère va-t-il donner suite à ce projet global visant à améliorer le port de Churchill pour la bonne raison qu'il est très utile aux producteurs du Manitoba et de la Saskatchewan et qu'il est le complément essentiel des deux autres ports principaux, Thunder Bay et Vancouver?

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Howie:** Monsieur le président, je peux garantir au député que le projet dont il parle sera certainement mené à bien.

**M. Bockstael:** Il le sera?

**M. Howie:** Oui monsieur.

**Le président:** Merci monsieur Bockstael. Nous avons encore les noms de MM. McDermid, MacLellan et Reid. Il est presque 12 h 30, êtes-vous à peu près tous d'accord pour ne pas trop surveiller l'horloge, cela me permettra de donner la parole à tous ceux qui sont sur ma liste et de commencer peut-être un second tour. M. Skelly désire poser une ou deux autres questions si j'ai bien compris. Monsieur McDermid.

**M. McDermid:** Merci monsieur le président. J'ai plusieurs questions qui touchent à peu près tous les domaines, j'espère que vous serez patients.

J'aimerais tout d'abord faire une remarque concernant les navires de la garde côtière, le *Spindrift* que je connais bien. Il

[Text]

familiar with. It spent two years at the marina at Ontario Place and I can only speak too highly of the staff. They were most accommodating to everyone who went by and was interested in the ship. They were a fine crew and the coast guard is to be commended.

**Mr. Howie:** Thank you very much. We will pass those remarks on to the crew.

**Mr. McDermid:** I am taking a look at some of the equipment that the coast guard has and I notice two sounding vessels, for example, in Sorel, Quebec, the *Beauport* and the *Ville Marie*, at least gather from the statement in here are outdated. Is there a regular ongoing replacement program? I believe if I am not mistaken their life was 15 years or something and they are five years beyond it, if my figures are correct.

**The Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, we have just completed and obtained approval of a master plan for fleet replacement and refit which we have been working on for the past two and a half years. This should provide for an orderly replacement and refit of coast guard ships within their estimated useful life subject, of course, to the availability of funds voted by Parliament.

**Mr. McDermid:** That would go for the search and rescue vessels out on the West Coast . . .

**Mr. Howie:** R—class cutters, you mean?

**Mr. McDermid:** Let me just give you some examples here. The *Mallard* and the *Moorhen*, is it, that are based in Kitsilano in B.C.? They have a 15-year life expectancy and they were built in 1955, which means that they should have been of service in 1970.

**The Chairman:** They will last forever.

**Mr. McDermid:** That is right, but if that is true, why is the life expectancy in there as 15 years when they have been going for 25. That is part of the ongoing program, is that correct?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, yes, that is correct, except I should point out that search and rescue craft are separate from the normal coast guard fleet in that search and rescue decisions are taken by a multi-departmental group and by ministers in committee as a separate funding exercise. During the past couple of years we have been engaged in a program of upgrading the search and rescue capability in order of priority.

• 1230

**Mr. McDermid:** My next question is, you have a DC-3—that is your one fixed-wing plane. Where is that stationed and what does it do?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, the DC-3 is based primarily in Ottawa and conducts flights over the St. Lawrence River and Lake Ontario as far down as Lake Erie, on pollution surveillance.

**Mr. McDermid:** The DC-3 is a great plane.

[Translation]

a passé deux ans au port de plaisance d'Ontario Place et je n'ai que des éloges pour l'équipage. Il était très accueillant pour tous ceux qui s'intéressaient au navire et venaient le visiter. C'est un équipage de premier ordre et nous devons féliciter les garde-côtes.

**M. Howie:** Merci beaucoup. Nous allons certainement transmettre ces remarques à l'équipage.

**M. McDermid:** En examinant l'équipement dont dispose la garde-côtière, je remarque deux navires de sondage, à Sorel et à Québec, le *Beauport* et le *Ville Marie* qui sont, du moins d'après ces déclarations, périmés. Y a-t-il un programme de remplacement prévu? Si je ne me trompe pas, leur durée est de quinze années environ et ils ont déjà dépassé de cinq ans cette date.

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, nous venons de terminer, après deux ans et demi de travail, un plan directeur de remplacement et de remise en état de la flotte. Ainsi ce remplacement et cette remise en état se feront de façon ordonnée en tenant compte évidemment de la durée prévue des navires et de la disponibilité des crédits votés par le Parlement.

**M. McDermid:** Cela vaut également pour les navires de recherche et de sauvetage en mer sur la côte-ouest . . .

**M. Howie:** Vous voulez parler des brise-glaces de la classe «R»?

**M. McDermid:** Permettez-moi de vous donner des exemples. Le *Mallard* et le *Moorhen* ont leur port d'attache à Kitsilano en Colombie-Britannique n'est-ce pas? Leur durée de vie est de 15 ans, ils ont été construits en 1955, ce qui signifie qu'ils ne devaient plus être en service depuis 1970.

**Le président:** Ils dureront éternellement.

**M. McDermid:** C'est juste, mais si c'est vrai pourquoi prévoir une durée de 15 ans quand on les utilise pendant 25 ans? Ils font partie du programme permanent n'est-ce pas?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, c'est tout à fait exact sauf que les navires de recherche et de sauvetage en mer sont différents de ceux de la flotte normale de la garde côtière en cela que les décisions concernant la recherche et les sauvetages en mer sont prises par un groupe de personnes appartenant à plusieurs ministères et par des ministres qui se réunissent en comité et qui doivent adopter un financement distinct. Depuis deux ans, nous travaillons activement à l'amélioration des services de reconnaissance et de sauvetage.

**M. McDermid:** J'aimerais maintenant vous poser une question au sujet de votre DC-3, votre avion à ailes fixes. Où est-il stationné et à quoi sert-il?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, notre DC-3 est généralement basé à Ottawa et il sert à contrôler la pollution au-dessus du Saint-Laurent et du Lac Ontario, jusqu'au Lac Érié.

**M. McDermid:** Le DC-3 est un avion fantastique.



[Texte]

Would I be correct in assuming the Pacific Pilotage would be responsible for placing a pilot on the boat which had the accident in British Columbia and which went into the bridge? Is that correct?

**Mr. Howie:** Yes, it is.

**Mr. McDermid:** What kind of liability does that place on the ministry, or on the Pacific Pilotage as a crown corporation, if in fact they have a pilot on there and they do have an accident like that?

**Mr. Howie:** The ultimate allocation of responsibility, of course, would remain with the courts and I suppose we could not prejudge it.

Would you like to make a comment on it, Gordon?

**Mr. McDermid:** All right, one final question: you talked about marine shunting in the Welland Canal, I believe it was. What is marine shunting? I certainly do not know.

**Mr. Howie:** It is a most interesting project. I think the Chairman might take issue with me if I referred to the shunters as ships, but that is generally the designation. Mr. Sinclair has worked with this project from the beginning, and I will ask him to comment on it for you. It is a fascinating educational process for me.

**The Chairman:** Mr. Sinclair, on the understanding that you two gentlemen might have a very private, very interesting discussion on shunting, perhaps you might . . .

**Mr. Howie:** All right. All the members might be interested in just a general statement.

**The Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** Thank you, Mr. Chairman.

Very quickly, then, the marine shunter concept is one where two power devices are attached to the bow and stern ends of a ship going through the canal to position and move the ship into and out of the lock much more quickly than she could under her own power and therefore increase the productive capacity of the canal.

**Mr. McDermid:** Okay. One final question, Mr. Chairman.

**The Chairman:** A very short one, Mr. McDermid.

**Mr. McDermid:** All right, a very short one.

The difference between the Champlain Bridge, which makes half a million, and the Jacques-Cartier Bridge, which loses \$3.2 million a year—I do not understand the operation of those two bridges and why the difference.

**The Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I think the simple answer is there are tolls on the Champlain Bridge and no tolls on the Jacques-Cartier Bridge.

**Mr. McDermid:** That sure would make the difference.

**The Chairman:** Not a bad answer, Mr. Sinclair; it does make a difference.

Thank you, Mr. McDermid.

Mr. MacLellan, please.

[Traduction]

Est-ce bien l'Administration de pilotage du Pacifique qui a posté un pilote sur le bateau qui a eu un accident en Colombie-Britannique et qui a heurté un pont?

**M. Howie:** Oui.

**M. McDermid:** Quelle responsabilité doivent assumer le ministère ou l'Administration de pilotage du Pacifique, en tant que société de la Couronne, lorsque le bateau sur lequel ils ont posté un pilote a un accident de ce genre?

**M. Howie:** En dernière analyse, ce sont bien sûr les tribunaux qui en décident et je ne peux pas anticiper.

Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet, Gordon?

**M. McDermid:** Bien. J'aimerais vous poser une dernière question: Vous avez parlé d'utilisation du rôle joué par les remorqueurs de manœuvre dans le canal Welland. De quoi s'agit-il?

**M. Howie:** C'est un projet extrêmement intéressant. Je suppose que le président ne sera pas d'accord avec moi si je dis que ces remorqueurs sont des bateaux, mais c'est généralement ainsi qu'on les désigne. M. Sinclair s'occupe de ce programme depuis le début et je vais lui demander de vous en parler. Je trouve ce programme vraiment très intéressant.

**Le président:** Monsieur Sinclair, étant donné que vous avez eu avec le ministre une discussion extrêmement intéressante sur ce programme, vous pourriez peut-être . . .

**M. Howie:** Bien sûr. Les membres du Comité seront certainement tous très intéressés à savoir en quoi consiste ce programme.

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** Merci, monsieur le président.

Brièvement, donc, ce programme consiste à adapter deux dispositifs à l'avant et à l'arrière du bateau pour lui permettre d'entrer et de sortir plus rapidement d'une écluse qu'il ne pourrait le faire avec ses propres moteurs, ce qui accélère donc la circulation dans le canal.

**M. McDermid:** Bien. Une dernière question, monsieur le président.

**Le président:** Soyez bref, monsieur McDermid.

**M. McDermid:** Bien.

J'aimerais savoir pourquoi il existe une telle différence entre le pont Champlain, qui réalise un profit de \$500,000, et le pont Jacques-Cartier, qui perd 3.2 millions de dollars par an. Comment cela se fait-il?

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, la réponse est bien simple: il y a des péages sur le pont Champlain et il n'y en a pas sur le pont Jacques-Cartier.

**M. McDermid:** Je comprends, ça fait toute la différence.

**Le président:** Réponse fort judicieuse, monsieur Sinclair.

Merci, monsieur McDermid.

Monsieur MacLellan, vous avez la parole.

[Text]

**Mr. MacLellan:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I understand—I came a little late, and I apologize—that in fact CN Marine is the responsibility of the Minister of Transport and does not fall under your jurisdiction; is that correct?

**Mr. Howie:** That is right, Mr. MacLellan. However, Mr. Marchand from the Surface administration is here this morning and I certainly have no objection if you would like to . . .

**The Chairman:** I must intervene as Chairman and say of course the vote is not in front of us this morning, and to indicate to you that CN Marine and its officials will be with us at a later date.

**Mr. MacLellan:** It was more for purposes of clarification, Mr. Chairman, just so I know in future to whom to direct questions on CN Marine.

Mr. Minister, I would raise a point of concern and that is on ice-breaking services. As the Minister probably realizes, the ice-breakers at one time were berthed in Sydney Harbour, which joins Cabot Strait and is very close to the Strait of Belle Isle in the Gulf of St. Lawrence, and the Chairman's area is the other area in question, that is, the Port of Halifax. But I would say, and I would request, that it would be of definite advantage to the port of Sydney and to the whole area of the Cabot Strait that an icebreaker be berthed in the Sydney harbour area during the winter, because, as the Minister knows, it takes 24 hours of steaming to get from Halifax to the Cabot Strait area and quite a period of time passes if a ship is stuck in the strait for that period of time.

• 1235

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Howie:** Mr. Sinclair.

**The Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, with regard to the deployment of icebreakers, we follow a policy of deploying the icebreakers wherever they are needed whenever they are needed, and follow a policy of basing them where they can be most adequately serviced in terms of shipyards, provisioning, etc., and where we have our existing bases, where the ships do some of their own self-refits and maintenance.

To move a major icebreaker from an established base to an area which does not have a coast guard base would entail a major expenditure on our part for which we do not have funds.

**Mr. MacLellan:** Yes, but should not some consideration, Mr. Sinclair, be given to where the ice is? I say that not to be facetious but I say it as a means of practicality, where in fact we do have the CN Marine vessels going back and forth and we do have the Coast Guard College.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, when the icebreakers put to sea they in fact go out for two and three months at a time, and they stay at sea as long as they are required, only coming back into port to bunker occasionally or to reprovision. So the ships while they are active during the winter months do stay at sea.

[Translation]

**M. MacLellan:** Merci, monsieur le Ministre.

Je m'excuse, monsieur le Ministre, d'être arrivé un peu en retard. Est-il exact que la société CN Marine relève du ministre des Transports et non de vous?

**M. Howie:** C'est exact, monsieur MacLellan. Toutefois, M. Marchand, de l'Administration des transports de surface, est ici ce matin et je suis prêt, si vous le voulez . . .

**Le président:** Je dois intervenir pour vous signaler que ce crédit ne figure pas à notre ordre du jour de ce matin et que les représentants de CN Marine comparaîtront devant nous à une date ultérieure.

**M. McLellan:** Monsieur le président, c'était surtout pour savoir à qui je devrais poser, à l'avenir, mes questions relatives à CN Marine.

Monsieur le Ministre, j'aimerais maintenant parler des brise-glaces. Comme vous le savez, il fut un temps où ces brise-glaces étaient amarrés à Sydney Harbour, à proximité du détroit de Cabot et du détroit de Belle-Isle dans le Golfe du Saint-Laurent. L'autre région en question est celle du président puisqu'il s'agit du port de Halifax. J'estime qu'il serait beaucoup plus avantageux pour le port de Sydney et pour toute la région du détroit de Cabot d'amarrer un brise-glace dans le port de Sydney pendant l'hiver car, comme vous le savez, il faut 24 heures à un bateau pour se rendre de Halifax au détroit de Cabot, ce qui représente une longue attente pour un bateau qui se trouve pris dans les glaces de ces détroits.

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Howie:** Monsieur Sinclair.

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, nous avons pour politique d'utiliser nos brise-glaces là où ils sont nécessaires et quand ils sont nécessaires et nous avons décidé de les stationner là où les services sont les plus appropriés, et je veux parler des chantiers navals, des services d'approvisionnement, des services de réparation et d'entretien etc.

La décision de déplacer un gros brise-glace dans un port n'ayant pas de services de garde-côte entraînerait des dépenses importantes et nous ne pouvons tout simplement pas nous le permettre.

**M. MacLellan:** Je suis d'accord, monsieur Sinclair, mais ne devrait-on pas stationner ces brise-glaces à proximité des secteurs les plus souvent pris par les glaces? Je dis cela sans plaisanter car à Sydney, nous avons les bateaux de CN Marine et nous avons également le collège de la garde côtière.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, lorsque les brise-glace partent en mission, ils prennent généralement la mer pour deux ou trois mois et ils y restent aussi longtemps qu'il le faut; ils ne reviennent au port que pour se réapprovisionner de temps à autre. Pendant les mois d'hiver, ces bateaux restent donc en



## [Texte]

When they depart in late June or early July for the Arctic of course they are gone for three to four months.

**Mr. MacLellan:** I do not want to use up all my time just on that one question, Mr. Sinclair. I would ask that you look into the matter from the point of view of the Sydney harbour region and, if you find that there is something that could be improved there, I would ask you to do it.

I would like to ask the Minister a question regarding the Coast Guard College, which is a very serious concern. And I would like to congratulate the Minister on the fine buildings that comprise the new Coast Guard College, first phase. They are a credit to the community. My main concern is that the second phase has not received definite approval from the government. This concerns the recreational facilities, and really the broader aspect of the training of the cadets. There are no facilities comparable to this in the Sydney area that could replace these or could be used instead of these facilities, and yet there is no word. The designs have been approved for the building, and there is an urgency of time, Mr. Minister. I asked under Standing Order 43 and I received a word from some member of the government that in fact all facets of the Coast Guard College have been approved, but I have received no confirmation on this.

**Mr. Howie:** I thank the honourable member for his question. The Coast Guard is a very important element in our marine administration and I am very pleased to see the honourable member's interest in it. The Coast Guard College plans were submitted—I cannot give you the actual date—over a year ago to the Treasury Board and at that time the funding for the recreational facility was deleted. It was deleted from the plan. Because of the honourable member's motion in Parliament and because of his interest expressed, I have looked into the matter and I share his concern. I think the recreational facility, particularly the gymnasium aspect, is extremely important to young men who are in training in the coast guard and I accept the honourable member's judgment that there is not a comparable facility available in the area and I will watch for an appropriate strategic time to resubmit that aspect to the Treasury Board.

**Mr. MacLellan:** Thank you, Mr. Minister.

With regard to the question of the port at Sydney, has there ever been a study done on the port of Sydney, as is being done at other ports in the area?

**Mr. Howie:** None that I am aware of. I will enquire further if you would like me to, but Mr. Sinclair has indicated to me that he cannot recall any either.

• 1240

**Mr. MacLellan:** Getting back to the icebreaking situation, has there ever been a request from the Sydney Port Commission for a tug, a harbour tug with firefighting capability and modern icebreaking facility around the wharfs? I see this not as a large expenditure, Mr. Minister, but when we have the CN marine ferries that come into the wharf and the angle at which they come in, it could be very difficult to fight a fire

## [Traduction]

mer. Lorsqu'ils lèvent l'ancre à destination de l'Arctique à la fin juin ou au début de juillet, ils prennent la mer pour trois ou quatre mois.

**M. MacLellan:** Je ne voudrais pas consacrer tout mon temps à cette question, monsieur Sinclair, mais simplement vous demander d'étudier la question du port de Sydney et de faire votre possible pour améliorer la situation.

Je vais maintenant poser une question au ministre en ce qui concerne le Collège de la garde côtière. J'aimerais tout d'abord le féliciter de la réalisation de la première phase de construction de ce nouveau collège. Ces bâtiments font honneur à notre collectivité. Toutefois, je m'inquiète parce que la seconde phase de construction n'a pas encore été définitivement approuvée par le gouvernement. Cette seconde phase comprend les équipements de loisir et toutes les installations nécessaires à la formation des cadets. Aucun autre établissement de la région de Sydney ne pourrait fournir ces installations. Les plans ont déjà été approuvés et je vous assure que tout cela est très urgent, monsieur le ministre. J'ai déjà posé une question à ce sujet, conformément au règlement 43, et on m'a répondu que le gouvernement avait approuvé toutes les phases de la construction de ce collège, mais je n'en ai reçu aucune confirmation.

**M. Howie:** Je remercie le député d'avoir posé cette question. La garde côtière est un élément très important de l'Administration des transports par eau et je suis heureux qu'il s'y intéresse. Les plans de ce collège ont été soumis il y a un peu plus d'un an au Conseil du Trésor mais, à cette époque, on avait décidé d'annuler le budget prévu pour les équipements de loisirs. Après que le député ait présenté sa motion en Chambre, j'ai décidé d'étudier la question et je peux lui affirmer que je comprends son problème. En effet, ces équipements de loisirs, surtout le gymnase, constitue un élément important de la formation des gardes côtes et je suis d'accord avec le député pour dire qu'il n'y a aucun autre établissement dans la région susceptible de se prêter à ce genre d'activités. J'attends donc le moment opportun pour soumettre à nouveau ce programme au Conseil du Trésor.

**M. MacLellan:** Merci, monsieur le ministre.

En ce qui concerne le port de Sydney, une étude a-t-elle déjà été faite à son sujet, comme c'est le cas des autres ports de la région?

**M. Howie:** Non, pas que je sache. Si vous le voulez, je me renseignerai davantage, mais M. Sinclair m'indique qu'il n'y en a pas eue.

**M. MacLellan:** Pour revenir à la question des brise-glaces, avez-vous reçu, de la part du Conseil du port de Sydney, une demande d'un bateau remorqueur pouvant éteindre les incendies et pouvant briser les glaces autour des quais? Je vois que cela n'implique pas une dépense énorme, monsieur le Ministre. Comme vous le savez, les traversiers de la CN viennent amarrer à notre quai et leur angle d'approche est tel qu'il

## [Text]

should one arise while they are in the wharf just strictly from the area, from the pier and from the land, and a fire-fighting tug with other uses, with the usual uses of tug, perhaps could break ice around the piers in early winter. It would be of definite advantage and I think it would be quite an additional safety factor for the harbour region.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, representations have been made by the Port of Sydney along that line in the past. We have given them as much consideration as we can but we do not provide tug services. Firefighting services are really a responsibility of the municipality and it would seem that really it should be. If such a tug was to be provided, it would be in the nature of private industry in conjunction with the City of Sydney or North Sydney to look into that rather than the coast guard. That is beyond our . . .

**Mr. MacLellan:** There is no facility or no avenue open for financing or assistance to a port commission for obtaining such a facility? Is that correct?

**Mr. Sinclair:** That is correct.

**The Chairman:** Do you have another one or two, Mr. MacLellan?

**Mr. MacLellan:** No, I just would like the Minister, if he would, to keep in touch with me on the question of the coast guard college because it is quite a serious matter and the facilities are badly needed.

**Mr. Howie:** I thank the honourable member for his assistance and I will keep in touch with him.

**The Chairman:** A certain gentleman, I might suggest to Mr. MacLellan, in another place raised this question and it is a very good one. I wonder if I could move to Mr. Deniger now.

**Mr. Deniger:** Thank you, Mr. Chairman. Monsieur le ministre, je tiens à vous féliciter de votre nouvelle responsabilité et je tiens aussi à souligner que, lorsque viendra le moment de mettre sur pied une marine marchande, vous pourrez certainement compter sur mon appui.

Je tiens aussi à féliciter le président de notre comité d'avoir participé à la ratification, la semaine passée d'une entente avec les membres d'un syndicat et des armateurs de la côte du Pacifique et d'avoir mis sur pied, peut-être, un embryon de marine marchande au Canada.

**The Chairman:** Hear, hear. Would you like me to elaborate for an hour or two?

**Mr. Deniger:** No, but I think it is a great move and I congratulate you for it.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Deniger:** I think it is a step in the right direction. Le discours du Trône faisait mention, monsieur le ministre, d'une marine marchande qui, à la fois, incluerait des considérations visant les chantiers maritimes. J'étais inquiet ce matin d'apprendre que, justement, vous n'aviez pas encore rencontré votre homologue, le sénateur et ministre responsable de l'industrie et du commerce, au sujet du rôle de ces chantiers maritimes à l'intérieur de votre projet de marine marchande,

## [Translation]

serait très difficile d'éteindre un incendie qui se déclarerait au moment où le traversier était amarré au quai; il serait très difficile de l'approcher aussi bien du quai que de terre. Il nous faudrait un toueur polyvalent qui pourrait éteindre les incendies et briser les glaces autour des quais au début de l'hiver. Ce serait non seulement avantageux, mais ça ajouterait à la sécurité de la région du port.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, le port de Sydney a déjà fait des instances de ce genre. Nous avons étudié la question, mais nous ne fournissons pas de services de remorquage. Les services d'incendie relèvent d'ailleurs de la municipalité comme il se doit. Si vous voulez ce genre de services, il faudrait que la ville de Sydney ou de North Sydney s'adresse au secteur privé plutôt que de demander cela à la garde-côtière, ce n'est pas de notre ressort . . .

**M. MacLellan:** Alors, il n'y a pas moyen d'obtenir de l'aide pour financer ce genre de projet?

**M. Sinclair:** C'est bien ça.

**Le président:** Avez-vous d'autres questions, monsieur MacLellan?

**M. MacLellan:** Non, je demanderais tout simplement que le ministre me tienne au courant de l'évolution de la question du collège de la Garde côtière, puisqu'il s'agit d'une question très sérieuse et on a grandement besoin d'installations.

**M. Howie:** Je remercie l'honorable député de son aide et je le tiendrai au courant.

**Le président:** Je tiens à signaler à M. MacLellan, qu'à l'autre Endroit la question a déjà été soulevée d'une façon très élégante. Je pas la parole à M. Deniger maintenant.

**M. Deniger:** Merci, monsieur le président. Mr. Minister, I would like to congratulate you on your new responsibilities and I would like to point out that when the time comes to set up a merchant marine for Canada, you can certainly count on my support.

I should also like to congratulate the Chairman of our Committee for having taken part in the ratification process of an agreement between trade unions and Pacific coast ship owners and thus, just possibly laying the groundwork for the establishment of a merchant marine in Canada.

**Le président:** Bravo, bravo. Voulez-vous que je vous entretienne sur la question pour une heure ou deux?

**M. Deniger:** Non, mais c'était une excellente initiative et je vous en félicite.

**Le président:** Merci.

**M. Deniger:** Je trouve que c'est un pas dans la bonne direction. In the speech from the throne there was talk of creating a merchant marine, thus creating jobs for our shipyards. I was quite concerned, to learn that you have not yet met with the Senator who is also the Minister for Industry, Trade and Commerce, regarding the role the shipyards would play in this merchant marine project, and I find this rather difficult to accept. However, we will probably get back to that a little later on.



[Texte]

et je m'explique mal ça. Mais, enfin, on va revenir à cela, peut-être plus tard.

J'aimerais demander au ministre quelles sont ses intentions à l'égard de la Loi sur le pilotage. On sait qu'en vertu de la Loi sur le pilotage, il doit y avoir, je pense, après cinq ans, une révision des différentes administrations. J'aimerais savoir si le Ministre a l'intention d'apporter des amendements aux administrations de pilotage ou s'il a l'intention de laisser les administrations de pilotage continuer comme elles sont?

**The Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, we have conducted a review of the Pilotage Act. We have had discussions with many of the parties involved. A number of the problems that were prevalent in pilotage some two to three years ago when the review commenced now appear to have been substantially resolved. There are ongoing discussions between the shipping industry and pilots with a view to resolving some of their differences at least in part, and at this point in time, with the system working reasonably well, I do not perceive any urgency to recommend to the Minister any consideration for changes in the Pilotage Act at this time.

**M. Deniger:** Je considérerais, monsieur le président, cette recommandation comme étant parmi les plus sages que l'administrateur maritime pourrait faire.

Maintenant, monsieur le ministre, le port de Montréal a dû subir une grève de cinq mois, une grève qui s'explique mal quand on regarde, effectivement, la rapidité qui a entouré le règlement du conflit à Vancouver.

J'aimerais savoir si le ministre est en mesure de nous dire aujourd'hui quelles sont les conséquences économiques de cette grève et quelles en sont les conséquences physiques? Par le mot physique, je parle des élévateurs à grain, à savoir s'ils sont pleins ou s'ils ne seront pas pleins. Quelles sont les conséquences que cela peut avoir sur les fermiers ou les éleveurs de porc ou de bétail dans la région de Montréal?

• 1245

**Mr. Howie:** Mr. Franche, would you help us with this, please?

**The Chairman:** Mr. Pierre Franche, Chairman, National Harbours Board.

**M. Pierre A. Franche (président, Commission des ports nationaux):** Merci, monsieur le président.

Je crois que, quant aux conséquences économiques sur l'approvisionnement en grains, étant donné que la grève a été réglée récemment, nous avons assez de temps pour remplir les élévateurs à grains et fournir les 200,000 tonnes de grains qui sont requises pendant les mois d'hiver pour approvisionner la région du port de Montréal.

Maintenant, est-ce qu'il y avait une deuxième partie à votre question?

**M. Deniger:** Il y avait la question des conséquences économiques. Est-ce que vous avez perdu des revenus à cause de cette grève-là?

[Traduction]

I would like to ask the Minister what he intends to do with the Pilotage Act. We know that by law all of the pilotage authorities have to be reviewed every five years. I would like to know whether the Minister intends to bring amendments to the pilotage authorities Act or whether he intends to leave them as they are?

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, nous avons déjà entrepris la révision de la Loi sur le pilotage. Nous avons eu des discussions avec les parties concernées. Un grand nombre de problèmes qui existaient dans le domaine du pilotage il y a deux ou trois ans, lorsque nous avons commencé le processus de révision, semblent avoir été résolus. Il y a des consultations continues entre l'industrie et les pilotes afin de résoudre les difficultés qui peuvent exister d'une part et de l'autre. Puisque tout semble marcher assez bien, pour le moment, je ne vois pas pourquoi je devrais recommander au ministre de changer la Loi sur le pilotage.

**Mr. Deniger:** Mr. Chairman, I feel that this is the wisest course of action that the maritime administration could take at this time.

Now, Mr. Minister, the port of Montreal has just lived through a five month strike, a strike that is somewhat difficult to explain, if you look at the speed with which the Vancouver dispute was settled.

Can the minister tell us what impact the strike has had both in economic terms and in real terms? In other words are the grain elevators full or are they empty? What impact will this have on the farmers, and the pork and cattle producers in the Montreal area?

**M. Howie:** Monsieur Franche, pourriez-vous nous donner un coup de main, s'il vous plaît?

**Le président:** M. Franche, président du Conseil des Ports nationaux.

**Mr. Pierre A. Franche (Chairman, National Harbours Board):** Thank you, Mr. Chairman.

As far as the economic consequences are concerned, and the impact this may have had on the grain supplies, since the strike was settled just recently, we have had time to fill up the grain elevators and to supply the 200,000 tons of grain that are required over the winter months to supply the Montreal area.

Now I think there was a second part to your question . . .

**Mr. Deniger:** I wanted to know about the economic consequences of the strike. Have you lost any revenue as a result of this strike?

[Text]

**M. Franche:** Oui, nous avons perdu des revenus. Il est très difficile de les quantifier parce que cela dépend, évidemment, de la quantité de grains qui étaient disponible pour les éleveurs à grains du Saint-Laurent. Or, traditionnellement, durant les mois de juin, juillet et août, peu de grains sont disponibles pour l'éleveur. Je dis peu, comparativement à sa capacité.

C'est vraiment en septembre, octobre, novembre et décembre qu'on manutentionne le plus de grains. Donc, on a perdu le mois de septembre, qui a eu un impact, et on est en train de se rattraper d'ici à la fin de décembre.

**M. Deniger:** J'aimerais aussi demander au ministre s'il a des nouvelles encourageantes à nous donner concernant le port de Québec. On sait que, depuis le départ de CP ship pour Montréal, le port de Québec a connu une baisse de trafic. D'ailleurs, justement, une étude semble indiquer qu'un certain nombre de débardeurs devraient, ou auraient peut-être à perdre leur emploi.

Est-ce que le Ministre a des nouvelles encourageantes concernant, peut-être, un terminal de pulpe et papier au port de Québec, et s'il peut élaborer à ce sujet?

**Le président:** Monsieur Franche.

**M. Franche:** Monsieur le président, le port de Québec a, évidemment, perdu son trafic de conteneurs. D'un autre côté sa situation s'est améliorée grandement du côté des marchandises en vrac. Par exemple, l'éleveur à grain Bundy a augmenté sa manutention d'au-delà de 50 p. 100.

**M. Deniger:** si on me permet, monsieur le président, est-ce qu'il y a une relation entre la grève à Montréal et l'augmentation de la manutention des grains à Québec?

**M. Franche:** Non, . . . Il y en a toujours une, je ne devrais pas donner un non catégorique, il y en a toujours une. C'est de la façon évidemment qu'on a pu manutentionner le grain, soit à Trois-Rivières, à Sorel, Montréal, la Baie Comeau, et Port Cartier, évidemment. Toutefois, l'année précédente il n'y avait pas de grève dans le port de Montréal, mais il y a eu aussi une augmentation de tout près de 50 p. 100. On pourrait peut-être y attribuer un 10 p. 100 . . .

Le port de Québec, d'un autre côté, a fait des arrangements récemment avec la Commission canadienne du lait pour manutentionner du lait en poudre, etc. Donc, is ont pu corriger le déficit en trafic, au moyen de marchandises en vrac.

**M. Deniger:** Pour ce qui est de se spécialiser pour le mouvement du bois?

**M. Franche:** On a fait une étude sur le mouvement des produits forestiers. Le grand problème dans ce domaine-là c'est, évidemment, l'organisation de la mise en marché. Il serait nécessaire qu'il y ait une organisation de mise en marché pour les marchés européens, parce que ça vise vraiment le marché européen, et non pas le marché nord-américain, sauf le sud, probablement, des États-Unis. Si cela se produisait, il y a des équipements disponibles, et s'il fallait faire des changements à certains quais, etc., je crois qu'on pourrait le faire.

**M. Deniger:** Maintenant, j'ai une dernière question, monsieur le président, si vous me le permettez.

[Translation]

**Mr. Franche:** Yes, we did lose revenue. It is however difficult to quantify these losses because as you know it all depends on the quantities of grain made available to the St. Lawrence grain elevators. Traditionally, during the months of June, July and August very little grain is made available for the elevators. When I say little, this is obviously relative to the capacity of the elevators.

It is really in September, October, November and December that we handle the most grain. So we did lose out on the month of September, this has had an impact, but I think that we will be able to make up these losses by the end of December.

**Mr. Deniger:** I would also like to know whether the Minister has any good news regarding the port of Quebec. We know, that since the CP ships have left for Montreal, there has been a slump in Quebec's traffic. It seems, according to a study that has been carried out that a number of longshoremen will probably be losing their jobs.

Does the Minister have any encouraging news in this regard perhaps a pulp and paper terminal might be considered for the port?

**The Chairman:** Mr. Franche.

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, the port of Quebec has, as we know, lost its container traffic. However, the situation has improved somewhat, because of an increase in bulk merchandise. For example, the Bundy grain elevator has increased its handling by over 40 per cent.

**Mr. Deniger:** If you will allow me, Mr. Chairman, I would like to know whether there is any relationship between the Montreal strike and the increase in grain handling in Quebec City?

**Mr. Franche:** No . . . There is always one, I should not say no categorically, there always is a relationship. We could have handled the grain through Three Rivers, Sorel, Montreal, Bay Comeau, and Port Cartier. However, last year there was no strike in the port of Montreal but there was almost a 50 per cent increase. We could perhaps attribute a 10 per cent increase to the strike.

The port of Quebec, on the other hand has recently entered into an arrangement with the Canadian Dairy Commission to handle skim milk powder, thus correcting any slump in traffic by bringing in this bulk merchandise.

**Mr. Deniger:** How about specializing in the handling of wood?

**Mr. Franche:** We have done a study on the movement of forest products. The biggest problem here obviously, is the marketing aspect. We would have to set up a marketing organization for the European market, because the shipment would have to be for the European market and not the North American market, with the exception of the southern United States. If this did occur, facilities do exist and we would only have to make some changes to the wharves, et cetera, but I think it could be done.

**Mr. Deniger:** Now, Mr. Chairman, if you will allow me I have one more question.



**[Texte]**

Je voudrais demander au ministre s'il a quelque chose à me dire concernant le quai de Pointe-au-Pic. On se rappelle que le gouvernement précédent avait accepté d'effectuer des dépenses en capital importantes si les autorités locales pouvaient s'assurer que les industries participeraient activement, non pas au financement du quai, mais à l'usage de ce quai. J'aimerais savoir si le ministre est en mesure de nous dire aujourd'hui, en ce qui concerne le quai de Pointe-au-Pic, s'il y a eu des réunions avec les usagers possibles du quai et également es-t-il en mesure de nous dire quand les constructions commenceront?

• 1250

**The Chairman:** Mr. Minister. Mr. Sinclair.

**Mr. Howie:** We have a pretty extensive answer here for that one, sir. Perhaps Mr. Sinclair could abbreviate it more than I could.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, there have been studies going on for some considerable time with respect to a forest products terminal at Pointe-au-Pic. The major question to be resolved is who would use such a terminal. The Donahue Paper Company was one of the prime possible users but they are also considering the possibility of Chicoutimi, and they, along with Reed Paper Company, are also considering the possibilities of a forest products terminal at Quebec City. We have made enquiries and sent enquiries to various possible users of the port and development at Pointe-au-Pic and so far no one has responded in a positive way with any sort of even general commitment to use Point-au-Pic as a possible departure point.

**M. Deniger:** Merci, monsieur le président.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Deniger. I have Mr. Reid and then two very quick interventions on the second round, one by Mr. Skelly and one by Mr. Harquail. Then I think by agreement we should adjourn.

**Mr. Reid (St. Catharines):** Mr. Chairman, Mr. Minister, I would like to make a fairly brief opening comment. Then I would like if I could, to put my questions on the record and perhaps the Minister can respond either today or in some other later manner as time and opportunity permit.

**The Chairman:** That is quite acceptable, Mr. Reid.

**Mr. Reid (St. Catharines):** May I then say this, that I was very encouraged by the comments of the minister with respect to the establishment of a deep sea marine. We in our particular area have been looking forward to this for some time. I would like to recognize too that the viability of that deep sea marine might depend on a number of things including (a), the nature and type of equipment that would be used, and (b), the capacity of the great inland waterway, the St. Lawrence Seaway, and its ability to carry much of it, which would be Canadian bulk goods. Accepting that premise then, Mr. Minister, what is the position of the ministry with respect to meeting that demand which exists on the St. Lawrence waterway and, as commented by you in your opening comments, that you would reach the capacity in the late eighties, which is a reasonably short term in this respect.

**[Traduction]**

I would like to ask the Minister whether he has anything to say regarding the Pointe-au-Pic wharf. If you recall the previous government had committed itself to rather substantial capital expenditures on the wharf providing the local authorities could assure them that industry would participate actively, not in the financing of the wharf itself but by using it. Could the Minister tell us today if he had meetings with the potential users of Pointe-au-Pic wharf and also when will the building start?

**Le président:** Monsieur le ministre, monsieur Sinclair.

**M. Howie:** Nous avons une réponse assez complète à vous donner. M. Sinclair pourrait peut-être la résumer plus facilement que moi.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, depuis déjà pas mal de temps on fait des études concernant le terminal des produits forestiers à Pointe-au-Pic. La question principale à résoudre est de savoir qui se servira de ces terminaux. La société Donahue Paper devait être un des principaux usagers, mais il envisage également Chicoutimi; la société Reed Paper songe également au terminal de produits forestiers de Québec. Nous avons fait des enquêtes et envoyé des formulaires à divers utilisateurs possibles concernant le port et l'expansion de Pointe-au-Pic, mais jusqu'à maintenant personne n'a répondu de façon positive, ni ne s'est engagé à se servir de Pointe-au-Pic comme point de départ probable.

**Mr. Deniger:** Thank you, Mr. Chairman.

**Le président:** Merci, monsieur Deniger. J'ai encore le nom de M. Reid et deux très rapides interventions, au second tour, de la part de M. Skelly et de M. Harquail. Si vous êtes d'accord ensuite nous pourrions ajourner.

**M. Reid (St. Catharines):** Monsieur le président, monsieur le ministre, je voudrais faire une courte remarque au départ. Si vous me permettez, je voudrais poser mes questions et le ministre peut y répondre soit aujourd'hui soit plus tard si le temps et l'occasion le permettent.

**Le président:** C'est très bien, monsieur Reid.

**M. Reid (St. Catharines):** Les propos du ministre concernant la construction de ports en eau profonde m'ont beaucoup encouragé. Nous nous y attendons depuis quelque temps dans ma région. Je voudrais également souligner la rentabilité de ce port en eau profonde qui dépendra d'un certain nombre de choses (a) la nature et le genre de l'équipement utilisé et (b) la capacité de la Voie maritime du Saint-Laurent, cette artère importante, de transporter les marchandises composées en grande partie de produits en vrac canadiens. En acceptant ce prémisses, quelle est la position de votre ministère face à cette demande qui se fera sentir dans la Voie maritime du St-Laurent, demande que vous pourrez satisfaire, d'après vos remarques préliminaires, vers la fin des années 80, c'est-à-dire à un assez court terme.

## [Text]

Again, if I might, Mr. Chairman, I could follow that through with these follow-up questions. Whether or not we have a deep sea marine, we are interested in increasing the capacity of that St. Lawrence waterway.

Secondly, in response to a question from Mr. Lumley, I understood you to say, Mr. Minister, that yes, your ministry would implement the tolls in their staging as earlier presented, and this, as I gathered from your comments, included stage four, which was the last 25 per cent increase. Recognizing that this proposal came forward at a time when there was not too much interest in the establishment of a deep sea marine, does not the deep sea marine have any effect in that decision, recognizing as you well know the users doing all they can to divert the commodity traffic from the Welland Canal by reason of Seaway tolls? If this is the position of the ministry, then I ask why.

Thirdly, Mr. Minister, Mr. Skelly has elaborated on the desirability of a position paper stating when step by step we can expect the proposal to implement and establish a deep sea marine. He also raised the question of the related aspects, because the viability, again I will say, would be the carrying of our bulk products on Canadian bottoms. Would that position paper include a position with respect to Canadians using Canadian bottoms?

• 1255

To and then, in that same manner, I would not want the viability of a deep sea marine established over a short period, having regard to the comments made that at the outset ships would be purchased. The ships that would be purchased by our deep sea marine fleet, whoever they might be as purchasers, would not be the most recent type ships with the most recent type equipment, whether we are talking about automatic loaders or otherwise. So I would hope the time period allocated for the implementation in this use of the deep sea marine and testing, with whatever support we can give, would allow for the use of our shipbuilding industry. Again a co-ordinated package. Good as the shipbuilders might be, they are not as self-supporting or as independent as they might be; so this would be a national boost, a shot in the arm for the shipbuilding industry and the Canadian economy generally.

When I make that comment, I simply say this and conclude: The Russians built up their marine fleet from a fleet of 590 in 1959 to 2,456 ships within 20 years. It is established as a money-making proposition with only 80 per cent of the goods being carried to Russian ports. We wonder if we cannot use this as some sort of a target date by which we might implement a shipping fleet of our own.

**Mr. Howie:** Thank you very much, Mr. Reid.

**The Chairman:** Mr. Minister, before you respond, the hour is getting late and perhaps you might give consideration to a written, detailed response to the very specific question that Mr. Reid has asked.

**Mr. Howie:** Would that be acceptable to you, Mr. Reid?

## [Translation]

Si vous me le permettez monsieur le président, j'enchaînerai avec quelques questions dans la même veine. Que nous ayons ou non un port en eau profonde, j'aimerais savoir si nous tenons à augmenter la capacité de la Voie maritime du St-Laurent.

Deuxièmement, en réponse à une question posée par M. Lumley, vous avez dit monsieur le premier ministre, je crois, que votre ministère échelonnerait les nouveaux tarifs de péage si j'ai bien compris vos remarques, l'étape 4, la dernière augmentation serait de 25 p. 100. Je sais que cette proposition a été faite à un moment où on ne s'intéressait pas beaucoup à la construction d'un port en eau profonde, mais est-ce que cette construction n'a pas d'effet sur la décision, puisque, comme vous le savez très bien, l'utilisateur fait tout son possible pour détourner le trafic des marchandises du canal Welland à cause du péage de la voie maritime? Si c'est la position qu'a adoptée le ministère, puis-je vous en demander la raison?

Troisièmement, monsieur le ministre, M. Skelly a expliqué qu'il était souhaitable d'avoir un exposé de principe expliquant étape par étape quel serait le calendrier probable fixé pour la création d'un port en eau profonde. Il a aussi parlé d'aspects connexes, car la rentabilité de ce port, je le répète, dépendrait du transport par navires canadiens de nos produits en vrac. Est-ce que cet exposé de principe explique la position du gouvernement concernant l'utilisation de navires canadiens?

Il ne faudrait pas s'attendre à ce que ce port en eau profonde devienne rentable à court terme, étant donné les remarques concernant l'achat des navires. Ces navires seraient achetés par notre flotte hauturière ne seraient pas de modèle récent, l'équipement ne serait pas moderne, qu'il s'agisse de chargeuses automatiques ou autre chose. J'espère donc que la période prévue pour l'application de ce programme offrira des possibilités de travail à notre industrie de construction navale. Tous les éléments du programme seraient coordonnés. Même si les constructeurs de navires sont bons, ils ne peuvent pas s'autofinancer et ne sont pas aussi indépendants qu'ils pourraient l'être; il s'agirait donc d'un stimulant pour l'industrie de la construction navale et l'économie canadienne en général.

Je n'ajouterais qu'un commentaire à ce sujet: les Russes ont construit leur flotte maritime à partir d'une flotte de 590 navires en 1959 et 20 ans plus tard ils ont 2,456 navires. C'est devenu une entreprise rentable, avec seulement 80 p. 100 des produits acheminés vers les ports russes. Ne pourrions-nous pas nous fixer un objectif de ce genre, une date à laquelle nous pourrions avoir aussi notre flotte maritime.

**M. Howie:** Merci beaucoup, monsieur Reid.

**Le président:** Monsieur le ministre, je vois que le temps avance; vous pourriez peut-être songer à donner votre réponse par écrit, une réponse détaillée, à la question qu'a posée M. Reid.

**M. Howie:** Est-ce que cela vous convient, monsieur Reid?



[Texte]

**Mr. Reid (St. Catharines):** That would be acceptable. That was my intent at the outset, Mr. Chairman.

**Mr. Howie:** Thank you. We will do that for you, sir.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Reid. I wonder if we could go very quickly to second round; brief questions by Mr. Lumley, Mr. Skelly and Mr. Harquail.

**Mr. Lumley:** On a point of order before we go to second round; since we are not having the Minister of Transport on Friday, is it agreed that we will have the Minister of State for Transport?

**The Chairman:** Yes, gentlemen, the minister of state and his officials have agreed to be with us, at least from 9.30 a.m. until 10.30 a.m. Friday. There is then a briefing that the minister will have to attend but there will be an opportunity to pursue questions with the minister of state on Friday morning at 9.30—not in this room because of President Carter's visit to Canada, but in Room 371 of the West Block.

**Mr. Lumley:** If that is the case, Mr. Chairman, I will pass for second round.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lumley.

Mr. Skelly.

**Mr. Skelly:** Mr. Chairman, I cannot pass up the opportunity to make a comment on my last question in light of some of the responses that have been made. I too support what the hon. member said previously about the Arrow being a fine product, and I support what he implied in the sense that what we are concerned about is parallel to the shipping question; that it was really the human resource that we lost when we built one of the finest technological research and development backgrounds. If we move too quickly into this, as Mr. Reid and some of the others have stated, we may lose that along with our investment. That was the parallel. And it was by government policy that we lost this very fine thing.

**Mr. Howie:** Thank you for getting us both off the hook, Mr. Skelly.

**Mr. Skelly:** Secondly, I have submitted a number of questions in writing concerning search and rescue capability of the coast guard as it applies to some of the capital investments. I would like to confirm whether or not these in fact are going to be made. I wonder if it would be possible to obtain responses in writing rather than carry on the meeting any further.

**The Chairman:** The questions, Mr. Minister, were tabled earlier in the meeting, and if that is possible I am sure it would be appreciated by the Committee.

**Mr. Howie:** I would be very glad to do it.

**Mr. Skelly:** Okay, thank you.

**The Chairman:** Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, if I might have a brief question through you to Mr. Franche about the status of the ports bill, I wonder if you could, just for the record and for the Committee this morning give us some indication as to know, in your responsibilities both as President of the National Harbours Board and the person responsible for ports, things are coming along with respect to the proposed legislation and what we can

[Traduction]

**M. Reid (St. Catharines):** Certainement. C'est ce que je pensais au départ.

**M. Howie:** Merci. C'est ce que nous allons faire, monsieur.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Reid. Nous pourrions passer très rapidement au second tour, MM. Lumley, Skelly et Harquail pourront poser de courtes questions.

**M. Lumley:** J'invoque le Règlement avant que nous passions au second tour. Étant donné que le ministre des Transports ne sera pas présent vendredi, êtes-vous d'accord pour que nous ayons le ministre d'État aux Transports?

**Le président:** Oui, messieurs, le ministre d'État et ses hauts fonctionnaires ont accepté de nous rencontrer, du moins de 9 h. 30 à 10 h. 30 vendredi. Le ministre doit ensuite assister à une séance d'information, mais nous aurons l'occasion de continuer à lui poser des questions vendredi matin, à 9 h. 30, non pas dans cette pièce-ci, à cause de la visite du président Carter au Canada, mais à la pièce 371 de l'édifice de l'ouest.

**M. Lumley:** Dans ce cas, je cède mon temps de parole pour le second tour.

**Le président:** Merci, monsieur Lumley.

Monsieur Skelly.

**M. Skelly:** Monsieur le président, je ne puis m'empêcher de faire une remarque au sujet de ma dernière question, à cause des réponses données. Je suis moi aussi d'accord avec ce qu'a dit le député concernant le programme Arrow, il est très bien. Comme lui, je m'inquiète qu'une situation parallèle se développe dans le domaine maritime. Ce sont les ressources humaines que nous avons perdues après l'élaboration d'un de nos meilleurs projets de recherche technologique. Si nous procédons trop rapidement, comme l'a dit M. Reid et d'autres, nous les perdrons de nouveau de même que nos investissements. C'est à cause de la politique du gouvernement que nous avons perdu tout cela.

**M. Howie:** Merci de nous sortir de cette difficulté, monsieur Skelly.

**M. Skelly:** Deuxièmement, j'avais posé quelques questions par écrit concernant nos services côtiers de recherche et de sauvetage en mer, notamment en ce qui concerne certains de nos investissements. J'aimerais savoir si oui ou non nous connaissons les faits. Serait-il possible d'obtenir des réponses écrites plutôt que de poursuivre la séance?

**Le président:** Ces questions ont été déposées plus tôt à cette réunion, monsieur le ministre et s'il vous est possible de répondre, nous vous serions très reconnaissants.

**M. Howie:** Je le ferai avec plaisir.

**M. Skelly:** Merci.

**Le président:** Très bien. Monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, j'aimerais poser une courte question à M. Franche au sujet du projet de loi concernant les ports. Afin que ce soit consigné au procès verbal et pour la gouverne des membres du comité, pourriez-vous nous donner une idée, en tant que président du Conseil des ports nationaux et responsables des ports, de ce que devient l'éventuel projet de loi? A

[Text]

expect in future administrative control of NHB and ports in Canada?

• 1300

**The Chairman:** Mr. Franche.

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, of course the decision as to whether to go ahead or not with the bill rests first with the government and, ultimately, with Parliament. As Chairman of the Board, I cannot comment as to the direction, at this stage, that the government will take. The present administration of the National Harbours Board deals with the National Harbours Board and supplies a service to the Marine Administrator for the other ports on a cost-recovery basis from Marine.

I have difficulty in answering further your question, because it is not in the realm of the National Harbours Board.

**Mr. Harquail:** Do you find things are well under control? There is no urgency, then? You do not feel any urgency to get on with sorting this out?

**Mr. Franche:** We went though, a few years back, a rather difficult period of adjusting. We were neither fish nor fowl. Today we have succeeded in reorganizing, basically, our headquarters so that we have eliminated it in part, notably the insecurity that existed with our staff, which we met about two years ago, yes.

**Mr. Harquail:** Thank you.

If I may, Mr. Chairman, when he mentions staff, I do want to take the opportunity to congratulate the department on the icebreaking services that came to Northern New Brunswick the past winter, when we made the plea and the request. I want to seize the occasion to express publicly our appreciation for the good work that was carried out. I must say I find that that is a general thing in sea and marine—whether it is with the Atlantic Director of Air Transport or having to do with all related matters marine. I am very much impressed with the performance, the high level of sufficiency of performance by the staff of all the branches of MOT in the Atlantic Region. I do not want to miss the opportunity to say that.

To conclude, I will ask through you, Mr. Chairman, if the Minister did indicate to me that, as representative for Northern New Brunswick, I will be kept apprised of the studies of those two important ports and that I will have some opportunity to have some input with the consultants ADI Limited, before they submit their final report on the future planning for development of those two important ports? I would like to have some opportunity to communicate and have some input as the federal member from that region with those people before they submit their final draft.

**Mr. Howie:** Thank you very much for your kind remarks, Mr. Harquail, I will ask Mr. Sinclair to pass them on to the staff. I will make known to ADI Limited your generous offer, and I am sure it will be accepted.

**Mr. Harquail:** Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Harquail.

[Translation]

quoi pouvons-nous nous attendre à l'avenir en ce qui concerne le contrôle administratif du conseil et des ports au Canada?

**Le président:** Monsieur Franche.

**M. Franche:** Monsieur le président, la décision d'accepter ou non le projet de loi dépend du gouvernement d'abord et du Parlement ensuite. En tant que président du conseil, je ne puis à ce moment-ci me prononcer sur la décision que le gouvernement prendra. L'administration actuelle du Conseil des ports nationaux s'occupe du conseil et offre ses services à l'administrateur maritime pour les autres ports moyennant remboursement.

Il m'est difficile de répondre à votre question, car ce n'est pas vraiment du domaine du conseil des ports nationaux.

**M. Harquail:** Avez-vous la situation en main? Vous ne croyez donc pas qu'il soit urgent de régler la situation?

**M. Franche:** Nous avons connu il y a quelques années une période d'ajustement assez difficile. Nous étions dans une situation où nous étions ni chair ni poisson. Aujourd'hui, nous avons réussi à réorganiser, en grande partie, notre administration et à faire disparaître cette insécurité que connaissait notre personnel il y a environ deux ans.

**M. Harquail:** Merci.

Si vous me le permettez, monsieur le président, puisque nous parlons de personnel, je désire remercier les représentants du ministère de nous avoir offert leur service de brise-glace dans la région nord du Nouveau-Brunswick l'hiver dernier lorsque nous leur en avons fait la demande. Je saisis également l'occasion pour exprimer publiquement notre reconnaissance pour le bon travail qui a été fait. Je dois dire que le travail semble toujours excellent dans le service de recherche et de sauvetage en mer, qu'il relève du directeur général du transport aérien ou de ceux qui s'occupent de questions maritimes. Je suis très impressionné par leur travail et la qualité du personnel de toutes les directions de Transport Canada dans la région Atlantique. Je ne voulais pas laisser passer cette occasion de le dire.

Pour terminer, je demande au ministre par votre entremise monsieur le président, de me dire si en tant que représentant de la région nord du Nouveau-Brunswick, je suis tenu au courant des études qui se feront dans ces deux ports importants et si j'aurai l'occasion de participer à la consultation avec ADI Limited avant que celle-ci présente son rapport final sur l'aménagement futur de ces deux ports importants? J'aimerais avoir l'occasion de communiquer avec ces experts-conseil et de faire un rapport quelconque en tant que député fédéral pour cette région avant qu'ils présentent leur rapport final.

**M. Howie:** Merci de vos bonnes paroles monsieur Harquail, je vais demander à M. Sinclair de les transmettre au personnel. Je ferai connaître votre offre généreuse aux représentants de ADI Limited et je suis certain qu'elle sera acceptée.

**M. Harquail:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci monsieur Harquail.



*[Texte]*

Before we adjourn, gentlemen, there are two other matters. As I have indicated, the Minister of State will be with us again on Friday morning.

On Thursday at 3.30 p.m. we will have the Canadian Transport Commission before us; and on Tuesday, November 13—which is a blank in your schedule—we will have the Minister of Transport, Mr. Mazankowski.

Mr. Howie, I wonder if I might very briefly thank you and your officials for your time and your very forthright and frank response to the questions this morning.

Gentlemen, the meeting is adjourned until 3.30 p.m., Thursday, November 8, 1979.

*[Traduction]*

Avant d'ajourner messieurs, je voudrais soulever deux autres questions. Comme je vous l'ai dit, le ministre d'État reviendra vendredi matin.

Jeudi à 15 h 30 nous accueillerons la Commission du Transport du Canada et mardi le 13 novembre, qui avait été laissé en blanc dans notre horaire, nous aurons le ministre des Transports, M. Mazankowski.

Monsieur Howie, permettez-moi de remercier vos fonctionnaires et vous-même d'avoir pris le temps de répondre franchement et directement aux questions qui ont été posées ce matin.

Messieurs, la séance est levée jusqu'à 15 h 30 jeudi le 8 novembre.





















If undelivered, return **COVER ONLY** to:  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,  
retourner cette **COUVERTURE SEULE** à:  
Imprimerie du gouvernement canadien  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Department of Transport:*

Mr. J. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

### *From the National Harbours Board:*

Mr. Pierre A. H. Franche, Chairman.

### *Du ministère des Transports:*

M. J. M. Sinclair, Administrateur, administration canadienne du transport maritime.

### *Du Conseil des ports nationaux:*

M. Pierre A. H. Franche, président.



HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 4

Fascicule n° 4

Thursday, November 8, 1979

Le jeudi 8 novembre 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

Président: M. J. M. Forrestall

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

RESPECTING:

CONCERNANT:

Main Estimates 1979-80  
Votes 125 and 130—Canadian Transport  
Commission under TRANSPORT

Budget principal 1979-1980—  
Crédits 125 et 130—Commission canadienne  
des transports sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

First Session of the  
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
trente et unième législature, 1979

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. J. M. Forrestall

*Vice-Chairman:* Mr. Jack Ellis

Messrs.

Baker (*Gander-  
Twillingate*)

Blaikie

Bockstael

Cameron

Deniger

Ferguson

Fraleigh

Harquail

Jelinek

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. J. M. Forrestall

*Vice-président:* M. Jack Ellis

Messieurs

Lapointe

Lumley

McDermid

McLean

Skelly

Towers

Turner

Whittaker—(19)

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, November 8, 1979:

Mr. Blaikie replaced Mrs. Mitchell;

Mr. Cameron replaced Mr. Richardson (*Humboldt-Lake  
Centre*);

Mr. Fraleigh replaced Mr. Nylander;

Mr. Ferguson replaced Mr. Reid (*St. Catharines*).

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 8 novembre 1979:

M. Blaikie remplace M<sup>me</sup> Mitchell;

M. Cameron remplace M. Richardson (*Humboldt-Lake  
Centre*);

M. Fraleigh remplace M. Nylander;

M. Ferguson remplace M. Reid (*St. Catharines*).



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 8, 1979

(5)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:32 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Blaikie, Bockstael, Cameron, Deniger, Ellis, Ferguson, Forrestall, Fraleigh, Harquail, Jelinek, Lumley, McDermid, McLean, Towers, Turner and Whittaker.

*Other Members present:* Messrs. Campbell (*LaSalle*), Desmarais, Dionne (*Northumberland-Miramichi*) and Ritchie (*Dauphin*).

*Witnesses: From the Canadian Transport Commission:* The Honourable E. J. Benson, President; Mr. J. H. Green, Director, Rail Services and Mr. E. W. Eastman, Director, Rail Systems Development.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 6, 1979, Issue No. 3*)

*It was agreed*,—That Votes 10, 15, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115 and 120 be allowed to stand.

By unanimous consent, the Chairman called Votes 125 and 130—Canadian Transport Commission under TRANSPORT.

At 3:41 p.m. the sitting was suspended.

At 3:45 p.m. the sitting was resumed.

The President made a statement.

The witnesses answered questions.

*It was agreed*,—That Votes 125 and 130 be allowed to stand.

At 5:26 o'clock p.m. the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m. Friday, November 9, 1979.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 8 NOVEMBRE 1979

(5)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 32, sous la présidence de M. Forrestall (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Blaikie, Bockstael, Cameron, Deniger, Ellis, Ferguson, Forrestall, Fraleigh, Harquail, Jelinek, Lumley, McDermid, McLean, Towers, Turner et Whittaker.

*Autres députés présents:* MM. Campbell (*LaSalle*), Desmarais, Dionne (*Northumberland-Miramichi*) et Ritchie (*Dauphin*).

*Témoins: De la Commission canadienne des transports:* L'honorable E. J. Benson, président; M. J. H. Green, directeur, services des chemins de fer et M. E. W. Eastman, directeur, perfectionnement des réseaux ferroviaires.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du mardi 6 novembre 1979, Fascicule n° 3*)

*Il est convenu*,—Que les crédits 10, 15, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115 et 120 soient réservés.

Du consentement unanime le président met en délibération les crédits 125 et 130—Commission canadienne des transports sous la rubrique TRANSPORTS.

A 15 h 41, le Comité suspend ses travaux.

A 15 h 45, le Comité reprend ses travaux.

Le président fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

*Il est convenu*,—Que les crédits 125 et 130 soient réservés.

A 17 h 26, le Comité suspend ses travaux jusqu'au vendredi 9 novembre 1979, à 9 h 30.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)*

Thursday, November 8, 1979

• 1532

[Text]

**The Chairman:** Ladies and gentlemen, we are resuming consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. May I have your agreement to stand Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115 and 120 under Transport?

Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115 and 120 under Transport allowed to stand.

**The Chairman:** I call Votes 125 and 130, which together relate to the Canadian Transport Commission under Transport.

## TRANSPORT

D—Canadian Transport Commission

Budgetary

Vote 125—Canadian Transport Commission—Operating expenditures—\$23,743,000.

Vote 130—Canadian Transport Commission—Contributions—\$19,100,000.

**The Chairman:** It is my privilege to welcome for the first time myself, but certainly not for the first time to this Committee, the Hon. E. J. Benson, President of the Canadian Transport Commission. Mr. Benson, of course, brings many years not only of experience in the House of which we are all members, but as well a growing number of years experience in the regulation of the transport commission of this country.

Mr. Benson, before you start with an opening comment, if you have one, I wonder if you might care to introduce some of the officials whom you have with you.

**Hon. E. J. Benson (President, Canadian Transport Commission):** I have with me officials who can, I think, answer questions in the various areas that are involved in the Canadian Transport Commission. I have beside me Mr. Scoufield on my right, and the Secretary of the Commission, Mr. Don Foley. In addition, I have the Executive Director of the Commission, Mr. Hanley, and I have people who can answer particular questions.

**M. Deniger:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Si vous me permettez de vous le dire, la traduction simultanée ne fonctionne pas. Peut-être qu'avant de commencer, nous pourrions nous assurer que le système fonctionne.

**The Chairman:** Do any other members of the Committee have problems?

**An hon. Member:** Mr. Chairman, on this side I believe it is not working. We are not getting anything.

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)*

Le jeudi 8 novembre 1979

[Translation]

**Le président:** Mesdames et messieurs, nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi concernant le budget principal pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1980. J'aimerais que vous me donniez votre accord pour que nous réservions les crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115 et 120 sous la rubrique Transports.

Les crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115 et 120 sous la rubrique Transports sont réservés.

**Le président:** Les crédits 125 et 130 relatifs à la Commission canadienne des transports, sous la rubrique Transports, sont maintenant mis en délibération.

## TRANSPORTS

D—Commission canadienne des transports

Budgétaire

Crédit 125—Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement—\$23,743,000

Crédit 130—Commission canadienne des transports—Contributions—\$19,100,000.

**Le président:** J'ai le privilège d'accueillir pour la première fois, en ce qui me concerne mais pas en ce qui concerne le comité, l'honorable E. J. Benson, président de la Commission canadienne des transports. M. Benson a acquis une longue expérience, non seulement à la Chambre mais aussi dans le domaine de la réglementation des transports dans notre pays.

M. Benson, avant que vous ne fassiez votre déclaration préliminaire, j'aimerais que vous nous présentiez les collaborateurs qui vous accompagnent.

**L'honorable E. J. Benson (président, Commission canadienne des transports):** Je suis accompagné de plusieurs de mes collaborateurs, qui pourront répondre aux questions que vous voudrez bien me poser à propos des divers domaines relevant de la Commission canadienne des transports. À ma droite se trouvent M. Scoufield ainsi que M. Don Foley, le secrétaire de la Commission. Je suis également accompagné de M. Hanley, le directeur général de la Commission et de plusieurs autres collaborateurs qui pourront répondre à vos questions.

**Mr. Deniger:** On a point of order, Mr. Chairman. May I inform you that we are not getting the simultaneous translation. Before we start, we should perhaps make sure that the system is working.

**Le président:** Est-ce que d'autres membres du comité ne reçoivent pas l'interprétation?

**Une voix:** Monsieur le président, je pense que le système ne fonctionne pas de ce côté-ci. Nous ne recevons rien.



[Texte]

• 1535

**The Chairman:** I wonder if we might take a two-minute recess while we get the technicians to find out what the problem is. Agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

A short recess.

**The Chairman:** I will call the meeting back to order. I am sorry, Mr. Benson.

**Mr. Benson:** I will repeat what I said.

With me I have several people and a number of people who can answer questions on various subjects that fall within the Canadian Transport Commission.

I have on my right, Mr. Scoulfield, who is the Financial Adviser to the Commission; Mr. Don Foley, who is Secretary to the Commission; and just over here, sitting a little bit back, is Mr. Joe Hanley, who is in effect Executive Director for the Commission.

It has not been my practice in the past to make a statement to say how good the Commission is. Generally, what I have done in the past is try to answer questions which are raised by members of the House on the operation of the Commission and we will do our utmost to answer them.

That is my opening statement.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Benson. Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, I, too, on behalf of my colleagues, would like to welcome one of Canada's most distinguished public servants to this Committee.

First off, Mr. Benson, I want to clear up a couple of what you would consider housekeeping items. Has the Western Office of the CTC, which was initiated by the previous government in response to requests from Western Canada, worked out? Are you satisfied with the results and has the liaison between the West and the CTC improved as a result of it?

**Mr. Benson:** I am not satisfied with the developments to this point. We have been inhibited by restraints on personnel and so on in getting our office established in Western Canada. We have not really got settled into the kind of offices we want. We have two permanent Commissioners sitting out there who are in the West all the time. I think it is going to take probably another six months for it to develop into the kind of office I would like to see it be. We are certainly working on it and it is coming along reasonably well, I think.

The Commissioners who are in the West are Westerners and they will hear cases in the West usually with somebody from Central Canada or from Ottawa, maybe not from Central Canada, but they may be from B.C. or Nova Scotia sitting with them on major cases. We hope to move forward reasonably well with that office but it is going to take a little time. I would visualize that that office will grow into really a major position in the West.

[Traduction]

**Le président:** Nous allons interrompre nos travaux pendant quelques minutes pour laisser aux techniciens le temps de régler le problème. D'accord?

**Des voix:** D'accord.

Suspension de séance.

**Le président:** J'aimerais maintenant que nous reprenions la séance. Monsieur Benson, je vous prie de m'excuser.

**M. Benson:** Permettez-moi de répéter ce que j'ai dit précédemment.

Je suis accompagné de plusieurs de mes collaborateurs, qui pourront répondre aux questions que vous aurez à poser à propos des divers domaines relevant de la Commission canadienne des transports.

A ma droite se trouvent M. Scoulfield, conseiller financier auprès de la Commission; M. Don Foley, secrétaire de la Commission et, un peu plus en arrière, M. Joe Hanley, directeur général de la Commission.

Je n'ai pas coutume de faire des déclarations pour dire combien la Commission fonctionne bien. Dans le passé, je me suis en général efforcé de répondre du mieux possible aux questions des députés sur le fonctionnement de la Commission, ce que nous ferons aussi aujourd'hui.

Telle est donc ma déclaration préliminaire.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Benson. La parole est à M. Lumley.

**M. Lumley:** Monsieur le président, au nom de mes collègues, j'aimerais dire que nous sommes heureux de recevoir devant notre comité l'un des fonctionnaires les plus distingués du Canada.

Tout d'abord, monsieur Benson, permettez-moi de régler quelques questions que vous considérerez certainement comme des questions d'ordre interne. En réponse à diverses demandes faites dans l'ouest du Canada, le précédent gouvernement avait lancé la mise sur pied d'un bureau de la CCT dans l'Ouest; qu'en est-il advenu? Êtes-vous satisfait des résultats obtenus et les rapports entre la CCT et l'Ouest s'en sont-ils trouvés améliorés?

**M. Benson:** Je ne suis pas satisfait de ce qui s'est passé jusqu'à présent. Du fait de restrictions, notamment en ce qui concerne notre personnel, nous avons jusqu'à ce point été empêchés de créer dans l'Ouest un bureau tel que nous le souhaitons. Deux de nos commissaires permanents sont toujours dans l'Ouest. Je pense qu'il faudra encore attendre six mois avant d'avoir le bureau que nous cherchons. Nous déployons des efforts dans ce sens et je pense que les choses se passent raisonnablement bien.

Les deux commissaires dont je vous parlais précédemment sont des gens de l'Ouest, et, d'ordinaire, ils étudient les affaires qui leur sont soumises avec des représentants du Canada Central ou d'Ottawa; je dis du Canada Central, mais il peut s'agir de représentants de la Colombie-Britannique ou de la Nouvelle-Écosse, qui étudient avec eux les affaires importantes. Nous espérons pouvoir faire des progrès à propos de ce bureau, mais cela prendra du temps. Je pense qu'il jouera un rôle non-négligeable dans cette région.

[Text]

I have consulted with the Minister of Transport and the decision was to put it in Saskatoon, as you know, and he has agreed that it should remain in Saskatoon and we are, therefore, trying to build up an office out there; but it takes a little time to do it. In the meantime, the two Commissioners from the West are on all the various committees of the Canadian Transport Commission and they are commuting back and forth between there and here to become more familiar with what is going on here as well.

There is Mr. McDonough, as you know, and Mr. Wolfe, who are both from the West, and they are relatively recently appointed. What I am trying to do is have them become familiar with all the operations of the Commission so that they can really establish a Western office which will be effective, and I think it will be in the long run.

• 1540

**Mr. Lumley:** That is very good news.

Mr. Chairman, the topic that I want to spend my remaining minutes on this morning is on deregulation and regulation and I would like to start off by quoting from a speech that the Minister of Transport just gave this week in Toronto where he stated that "we", meaning the government, "will rely on the disciplines of the marketplace, in my view"—the Minister's view—"the best regulatory agency of all". I would like to ask Mr. Benson if in the field of passenger transportation in Canada whether he agrees with that.

**Mr. Benson:** I listened to the Minister's speech in Toronto at the ATAC meeting, I found nothing within that speech that I could disagree with. I made almost the same speech a few months ago with regard to regulations.

**The Chairman:** Who is flattering whom?

**Mr. Benson:** I think we cannot move to the stage where we have complete deregulation in Canada. I listened in Toronto at the ATAC meeting to the results of deregulation in the United States and they have been both good and bad and one of the things one has to realize in Canada is that our air fares, in spite of deregulation in the United States, are over-all less than the air fares in the United States per passenger mile but what the Minister said regarding deregulation in various areas, I really could not find much that I would disagree with.

**Mr. Lumley:** You say that in terms of passenger miles our air fares in Canada are lower. How do we compare over what I call the short haul, say, of Calgary-Edmonton or Montreal-Toronto?

**Mr. Benson:** Well, I will just give you a personal experience. If you fly from Washington to New York, it takes you 45 minutes and it costs you \$102 U.S. to return which is about \$110 and if you fly from Ottawa to Toronto, it is somewhat less than that—that is all economy that I am talking about.

[Translation]

Vous savez que l'on avait décidé de le créer à Saskatoon et, lorsque je l'ai consulté sur ce sujet, le ministre des Transports m'a confirmé la décision de sorte que nous travaillons dans ce sens; cependant, cela prendra un peu de temps. Les deux commissaires de l'Ouest participent à tous les comités de la Commission canadienne des transports, si bien qu'ils font sans cesse l'allée et venu entre l'Ouest et Ottawa, afin également de se familiariser avec ce qui se fait ici.

Comme vous le savez, M. McDonough et M. Wolfe sont tous les deux de l'Ouest, ils ont été nommés assez récemment. Je veux qu'ils se familiarisent avec tous les aspects de la Commission pour que le bureau soit efficace, et je pense que ce sera à long terme.

**M. Lumley:** Que voilà une bonne nouvelle.

Monsieur le président, pendant les quelques minutes qui me restent, je vais parler de réglementation et de suppression des règlements et, pour ce faire, je vais citer certains passages d'un discours que le ministre des Transports a prononcé cette semaine à Toronto. Dans le cadre de ce discours, il a déclaré que «nous», c'est-à-dire le gouvernement, «comptons sur les disciplines du marché, qui constituent à mon avis», c'est-à-dire de l'avis du ministre, «le meilleur organisme de réglementation qui soit». Je voudrais bien savoir si M. Benson est d'accord avec le ministre pour ce qui est du transport des voyageurs du Canada.

**M. Benson:** J'ai écouté le discours que le ministre a prononcé à Toronto lors de la réunion de l'ATAC et je n'ai trouvé aucun point de désaccord avec lui. J'ai fait pratiquement le même discours il y a quelques mois à propos de la réglementation.

**Le président:** Qui passe de la pommade à qui?

**M. Benson:** Je ne pense pas que nous puissions jamais arriver à supprimer complètement les règlements au Canada. Lors de la réunion dont j'ai parlé tout à l'heure, on a fait état des résultats de la suppression des règlements aux États-Unis. Ils ont été à la fois bons et mauvais. N'oublions pas que, en dépit de la libération des tarifs aux États-Unis, les tarifs aériens au Canada sont en général plus bas que ceux des États-Unis, par passager-mille, mais je dois dire que je ne trouve aucune raison de désaccord quant à ce que le ministre a déclaré à propos de la suppression des règlements dans divers domaines.

**M. Lumley:** Vous dites que nos tarifs sont inférieurs aux tarifs américains, pour ce qui est des passagers-milles. Quelle est notre position pour ce qui est des courtes distances, disons Calgary-Edmonton, ou Montréal-Toronto?

**M. Benson:** Je vais vous parler d'expérience. Le vol aller-retour Washington-New York dure 45 minutes et coûte \$102 américains, à peu près \$110 canadiens alors que le vol aller-retour Ottawa-Toronto coûte un peu moins cher que cela; je parle de la classe économique.



[Texte]

**Mr. Lumley:** Has deregulation in United States reduced that on most travel routes such as you just discussed?

**Mr. Benson:** No, I am talking about two weeks ago. It varies a great deal; what is happening in the United States. There was a very interesting discussion at ATAC in Toronto about the results of deregulation in the United States in that a lot of communities have lost air services because of deregulation, but some other areas have picked up air services. Whenever anybody loses an air service, there is a lot of complaint. When they pick up one, they are happy. I think it is still in the air, the results of deregulation in the United States. The position of the airlines in the third quarter of this year in the United States, through deregulation and filling up their aircraft and so on, and it may also be because of the economic conditions in the United States, is not very good.

**Mr. Lumley:** It appears, from the public's perception, that deregulation equals lower prices; I think most of us know that is not necessarily going to be the case and I do not think that has really come out yet, however it seems to be the favourite byword of the industry, more competition, less regulation. Is it possible in a country with the geographic miles of Canada to have the same kind of deregulations they have in the United States which has 223 million people?

**Mr. Benson:** It is quite a different situation. I think there are areas in Canada in which we can have much less regulation and we have been moving toward this. Our new charter rules which came out last week indicate this. We can move to deregulation in other areas too; mind you, I am only speaking my own opinion because I do not make the decisions for the Air Transport Committee, as you know. The members are appointed independently and they make the decisions within the Air Transport Committee; they can be appealed to the review committee and appealed to the Minister or to the government and the government can change the decisions, but I think there are areas in which we can have less regulation as the Minister said in his speech; I agree wholeheartedly with him. We have to be careful how we attack it though. We have to make sure that in a country such as this, where a lot of the communities depend entirely on air transportation in order to get their food, for example, that they still have service. And if you allow complete competition in those areas, you might find out that nobody was flying.

• 1545

**Mr. Lumley:** The Minister mentioned this. You talked about the possibility of rationalization between the two major airlines of Canada with respect to international routes. Where do CP and Air Canada compete internationally?

[Traduction]

**M. Lumley:** Est-ce que la libération des tarifs aux États-Unis a entraîné une réduction du même genre sur la plupart des lignes?

**M. Benson:** Non, ce dont je vous parle c'était il y a quinze jours. Il y a des variations importantes, en ce qui concerne les États-Unis. Nous avons appris lors de cette réunion de Toronto que, du fait de la suppression des règlements aux États-Unis, un grand nombre d'agglomérations ne sont plus desservies par voie aérienne maintenant, alors que dans d'autres régions des services aériens ont été créés. Quand un service est supprimé, il y a beaucoup de plaintes; quand un autre est créé, tout le monde est content. Pour ce qui est des résultats de la suppression de la réglementation aux États-Unis, je pense que tout n'est pas encore terminé. Les résultats enregistrés par les compagnies aériennes américaines aux États-Unis au cours du troisième trimestre de cette année ne sont pas des meilleurs; il y a la question de la suppression de la réglementation, du remplissage des avions et ainsi de suite et peut-être aussi l'incidence de la conjoncture économique.

**M. Lumley:** Il semble que, pour le public, libération des prix égale prix plus bas; la plupart d'entre nous savent que ce n'est pas nécessairement le cas et je ne pense pas qu'il en ait jamais été ainsi; pourtant, les entreprises semblent avoir pour slogan favori: plus de concurrence, moins de réglementation. Compte tenu des dimensions de notre pays, serait-il possible de procéder chez nous à une suppression des règlements identique à celle que l'on a appliquée aux États-Unis, qui compte 223 millions d'habitants?

**M. Benson:** La situation n'est pas du tout la même. Je pense que dans certaines régions du Canada, il est possible de réduire considérablement la réglementation et nous avons d'ailleurs déployé des efforts dans ce sens. C'est d'ailleurs ce qu'indiquent les nouveaux règlements relatifs aux avions nolisés que nous avons publiés la semaine dernière. Il est possible de procéder à une libération dans d'autres domaines également; remarquez que je ne fais que parler en mon nom personnel parce que je ne prends pas les décisions pour la Commission du transport aérien. Les membres de la Commission sont nommés de façon indépendante et ils prennent eux-mêmes leurs décisions. Il est possible d'interjeter appel de ces décisions devant le comité d'examen ou devant le ministre ou le gouvernement et le gouvernement peut ensuite modifier les décisions; je crois cependant que ce sont là des domaines dans lesquels il serait possible d'avoir une réglementation moins stricte, comme le ministre l'a déclaré dans son discours; je suis entièrement d'accord avec lui. Nous devons toutefois faire preuve de prudence. Vu l'immensité de notre pays, il faudra veiller à ce que l'on continue à desservir toutes les agglomérations qui dépendent entièrement du transport aérien pour obtenir leur nourriture. Et en autorisant une concurrence totale dans ces régions, personne ne voudra sans doute plus assurer les services.

**M. Lumley:** Vous avez parlé d'une possibilité de rapprochement entre les deux principales compagnies aériennes du Canada pour ce qui est des lignes internationales. Quel genre de concurrence se font CP et Air Canada sur le plan international?

[Text]

**Mr. Benson:** There is a sort of worldwide competition in that CP maintains offices all over the world and so does Air Canada. And they hook in. They do not fly to the same points. CP flies under Amsterdam, for example, and they maintain offices in Paris and Germany in order that they can set up flights where you come by CP through Amsterdam, then take some other airline, Lufthansa or something, on to Germany and so on.

**Mr. Lumley:** So he was not talking about rationalization of actual international routes. He was talking about co-operation.

**Mr. Benson:** Well, as I heard his speech, he was talking about a combination on the international services of the two airlines. And that really is a problem of government and not a problem of the Canadian Transport Commission. It was tried once, to absorb international operations of CP and Air Canada a long time ago, and I do not think this really worked out. But this is a matter of government policy and a matter of how they operate vis-à-vis the two airlines.

**Mr. Lumley:** I see.

**Mr. Benson:** It is not a matter of the CTC.

**The Chairman:** Your last question, Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman.

In the government's Throne Speech and in various statements made by the Minister and other members of the government you talked about a reduced role for the Canadian Transport Commission. Do you feel that the Canadian Transport Commission has too much say, that there is too much regulation in Canadian transportation? What suggestions have you made to the government in respect to the reduced role? Do you agree with it, first of all?

**Mr. Benson:** Well, first of all, I have talked to the Minister and I agree that in the air area there may be some reason to have less regulation in certain areas. The over-all role of the Canadian Transport Commission involves a lot of other things, as you know, such as rail safety and regulation of railways and some marine regulation and some motor vehicle transport regulation.

The problem I really have is that the government is always calling on us to do more tasks without personnel. We have been asked to do regulation of various things and at the same time to reduce our personnel. We are trying to comply as well as we can with this, but it is a very difficult matter.

They ask us to monitor things that the railways are doing. For example, just recently they asked us to monitor the costs of VIA Rail. We had assumed that VIA Rail was going to be run by a contract between the government and VIA and they have asked us, because we have the expertise basically, to go ahead and monitor these costs and determine the costs. And that takes more people, which we do not have.

[Translation]

**M. Benson:** Elle se fait à l'échelle mondiale en ce sens que CP et Air Canada sont tous deux représentés dans le monde entier. Ces deux sociétés ne desservent pas les mêmes villes. Par exemple, CP dessert Amsterdam et a des bureaux à Paris et en Allemagne de façon à organiser les correspondances. Par exemple, si vous arrivez à Amsterdam, vous pouvez prendre ensuite un avion de la Lufthansa vers l'Allemagne et ainsi de suite.

**M. Lumley:** Donc, il ne parlait pas d'une fusion des réseaux internationaux. Il parlait de coopération.

**M. Benson:** J'ai cru comprendre que, dans son discours, il parlait de combiner les services internationaux de ces deux compagnies aériennes. Cette question relève du gouvernement et non pas de la Commission canadienne des transports. A un moment donné, il y a longtemps, on a voulu faire fusionner les réseaux internationaux du CP et d'Air Canada mais je ne pense pas que cela ait bien marché. Il s'agit là cependant d'une question relevant de la politique gouvernementale et du rôle du gouvernement par rapport à ces deux compagnies aériennes.

**M. Lumley:** Je vois.

**M. Benson:** Cela ne concerne pas la CCT.

**Le président:** Monsieur Lumley, ce sera votre dernière question.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président.

Dans le discours du Trône ainsi que dans le cadre de diverses déclarations du ministre et d'autres membres du gouvernement, on a parlé de réduire le rôle de la Commission canadienne des transports. Pensez-vous que la Commission canadienne des transports réglemente trop le secteur des transports au Canada? Êtes-vous d'accord pour que le gouvernement réduise le rôle que vous jouez? Quelles sont les propositions que vous avez faites à ce sujet?

**M. Benson:** Je me suis entretenu avec le ministre et je dois dire que, dans le domaine du transport aérien, un assouplissement dans certains règlements pourrait se justifier. La Commission canadienne des transports s'intéresse à toutes sortes de domaines, vous le savez bien, notamment la sécurité dans les chemins de fer, la réglementation des sociétés de chemins de fer, la réglementation des transports maritimes ainsi que la réglementation dans le domaine du transport par véhicule automobile.

Je dois faire face à un problème important en ce sens que le gouvernement nous demande toujours de faire plus avec moins de personnel. Nous nous sommes vus forcés de réglementer divers domaines tout en réduisant notre personnel. Dans la mesure du possible, nous essayons de donner satisfaction, mais ce n'est pas facile du tout.

On nous a demandé de surveiller certains aspects des opérations des sociétés de chemins de fer. Dernièrement, par exemple, on nous a demandé de surveiller les coûts de Via Rail. Nous supposons que Via Rail serait administrée aux termes d'un contrat entre le gouvernement et la société VIA mais nous nous sommes vus demander, du fait que nous disposons de gens compétents, d'étudier et de déterminer les coûts de VIA Rail. Pour cela, il nous faut plus de personnel, et nous ne l'avons pas.



## [Texte]

**Mr. Lumley:** You are to be commended. On the one hand you are asked to reduce and on the other hand you are asked to do more things.

**Mr. Benson:** That is right. We have the same thing in rail safety. We are criticized because of rail safety and yet at the same time we both cannot get the authorization of personnel and, secondly, it is very difficult to hire the personnel who can really monitor rail safety.

**The Chairman:** Mr. Blaikie.

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, my first question is for the Commissioner. The Canadian Transport Commission is responsible for protecting the public interest in transportation. My question is whether or not the Commissioner is aware that the passenger train fares filed by VIA Rail, which you just mentioned, have in some instances been determined by the bus companies. Les Benjamin, the member of Parliament for Regina West, whom I have the honour of sitting in for today, has uncovered a document of the Ministry of Transport dated July 30, 1979, which says that the Ministry asked VIA Rail to raise its fares as suggested by the bus companies. And I quote:

Transport's concerns were transmitted to Mr. Roberts by Ministerial letter on January 22, 1979 and specific bus rail route comparisons were presented to VIA's vice-president of marketing. VIA was asked to adjust fare levels where bus concerns were justified.

VIA presented its revisions to the Minister and after some consultation a revised fare structure was agreed upon.

• 1550

Future involvement by the Railway Passenger Branch (of the Government) will be to ensure that bus industry complaints are taken into consideration when determining future fare policy. The bus industry has increased lobby presence by establishing a permanent representative in Ottawa to ensure the bus industry position receives the necessary visibility.

I would like to ask the Chairman what his view of this situation is and whether or not the Commission can ensure that when VIA files its next tariff the bus industry has not interfered with these rates.

**Mr. Benson:** Well, first of all, I have no knowledge of the particular letter that you are talking about, or the memo. I have not seen it, I had not heard of it until you mentioned it to me today.

Our position vis-à-vis the rail industry and passenger service is that passenger service on every route in Canada that I can think of offhand is uneconomical. That is, the costs exceed the tariffs that are charged. We are faced with the position that when the railways file a tariff, we under the act are not supposed to allow them to charge uneconomical tariffs. Yet

## [Traduction]

**M. Lumley:** Je crois qu'il y a lieu de vous féliciter. D'une part, on vous demande de réduire votre personnel, et d'autre part, on vous demande de faire plus de travail.

**M. Benson:** C'est exact. Il en va de même en ce qui concerne la sécurité en matière ferroviaire. Nous faisons l'objet de critiques à ce propos, mais nous ne pouvons obtenir les autorisations voulues pour embaucher le personnel nécessaire et, deuxièmement, il est très difficile de trouver les gens ayant la compétence voulue pour s'occuper de la sécurité dans les chemins de fer.

**Le président:** A vous, M. Blaikie.

**M. Blaikie:** Monsieur le président, ma première question s'adresse au président. La Commission canadienne des transports est chargée de protéger l'intérêt du public dans le domaine des transports. Le président sait-il que dans certains cas, ce sont les sociétés d'autocars qui ont déterminé les tarifs voyageurs qu'a déposés VIA Rail? M. Les Benjamin, député de Régina Ouest, que j'ai l'honneur de remplacer aujourd'hui, a découvert un document du ministère des Transports daté du 30 juillet 1979 dans lequel il dit que le ministère a demandé à VIA Rail de relever ses tarifs comme l'avaient proposé les sociétés d'autocars. Je cite:

Le ministère a fait part de ses préoccupations à M. Roberts dans une lettre datée du 22 janvier 1979 et des comparaisons entre certains trajets par autobus et certains trajets par chemins de fer ont été présentées au vice-président de VIA pour le secteur commercial. VIA s'est vu demander d'ajuster ses tarifs dans les cas où les préoccupations des sociétés d'autocars étaient justifiées.

VIA a présenté des propositions de révision des tarifs au ministre et, après consultation, on est parvenu à une entente sur un barème révisé de tarifs.

La Direction du service des trains de voyageurs (du gouvernement) s'assurera que les plaintes portant sur l'industrie de l'autocar entreront en ligne de compte lorsqu'il s'agira de déterminer les futures politiques sur les tarifs. L'industrie de transport par autobus fait sentir de plus en plus sa présence à Ottawa depuis qu'elle y a installé un représentant permanent pour y veiller à ses intérêts.

Je voudrais que le président dise ce qu'il pense de cette situation et si, oui ou non, la Commission peut s'assurer que lorsque VIA fera sa prochaine demande de tarif, les compagnies d'autocars n'auront déjà eu leur mot à dire à ce propos.

**M. Benson:** Tout d'abord, je ne suis pas au courant de la lettre dont vous me parlez, ni du mémoire. Je ne l'ai pas vue et je n'en avais jamais entendu parler avant que vous ne le mentionniez aujourd'hui.

En ce qui concerne l'industrie du rail et le service des trains de voyageurs, c'est que pour autant que je sache, ce genre de service n'est rentable nulle part au Canada. C'est-à-dire que les frais dépassent largement les tarifs fixés. Lorsqu'une société de chemin de fer fixe un tarif, nous n'avons pas le droit, aux termes de la loi, de leur permettre de fixer des tarifs qui

*[Text]*

they charge a tariff which is uneconomical and is subsidized and it is going to continue to be subsidized through a subsidization of VIA Rail.

Any collusion between the bus industry and the railway industry that may exist, I do not know anything about it, and it certainly has not been brought to my attention, except through the words that you said this afternoon.

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, I was not alleging collusion between the bus industry and the railway industry but between the bus industry and the Ministry of Transport.

My second . . .

**Mr. Benson:** I know nothing of collusion between the bus industry and the Ministry of Transport either.

**Mr. Blaikie:** My second question, Mr. Chairman, has to do with the whole question of subsidies for VIA Rail. I would just like to add in passing that the view of the passenger rail as uneconomic depends of course on what is figured into the cost of running a railroad. Railroads, unlike the automobile industry, for instance, are responsible for maintaining their own roadbeds. I imagine that if we figured the cost of maintaining highways into the cost of other forms of transportation the figures would look considerably different.

My second question, Mr. Chairman, relates to the fact that on June 5 Transport Canada's document suggested that passenger train service and subsidies be cut back 24 per cent and that the CTC be stripped of its powers to determine whether a service should be continued or not.

A July 26, 1979 document sponsored by the Minister of Transport suggested again that passenger train service and subsidies be drastically cut and that discontinuance decisions be place in the hands of the Cabinet and the Treasury Board.

The CTC has not abandoned as many trains as Treasury Board would like them to reduce subsidies. The President of the Treasury Board in the House on October 19 had a great deal to say about cost overruns for VIA Rail.

Obviously there is a lot of pressure to reduce passenger train subsidies. Will the CTC, in this case the Commissioner, ensure that if the Treasury Board and Transport Canada cut back the funding, the CTC will continue to recommend continuance of passenger train services it considers required by the public interest, and will continue to argue strongly for the appropriateness of it, that is, the Commission, continuing to make such decisions and not the Cabinet or the Treasury Board?

**Mr. Benson:** Well, who makes the decisions ultimately depends on changes in the relevant acts in Parliament. We have no control over that.

*[Translation]*

donnent lieu à une situation de non-rentabilité. Cependant, ces sociétés fixent tout de même de tels tarifs, leur verse des subventions et les subventions continueront d'être versées par l'entremise de VIA rail.

Quant à toute collusion qui existerait entre les compagnies d'autocars et les chemins de fer, je n'en sais rien et vous êtes le premier à avoir attiré mon attention là-dessus cet après-midi.

**M. Blaikie:** Monsieur le président je n'ai pas dit qu'il y avait collusion entre les autocars et les chemins de fer, mais entre les compagnies d'autocars et le ministère des Transports.

Ma deuxième . . .

**M. Benson:** Il n'y a pas non plus de collusion entre les compagnies d'autocar et le ministère des Transports, que je sache.

**M. Blaikie:** Ma deuxième question, monsieur le président, porte sur toute la question des subventions pour VIA Rail. Je voudrais tout de même ajouter en passant que la rentabilité du service des trains de voyageurs dépend de la façon dont on calcule les frais d'exploitation du chemin de fer. Contrairement à l'industrie automobile, par exemple, les compagnies ferroviaires doivent entretenir leurs propres routes, c'est-à-dire les voies ferrées. J'imagine que si nous ajoutions les frais d'entretien des routes aux frais d'exploitation des autres organismes de transport, les chiffres seraient sensiblement différents.

Ma deuxième question, monsieur le président, porte sur le document du 5 juin de Transports Canada, dans lequel on proposait que les services des trains de voyageurs et les subventions pertinentes soient réduites de 24 p. 100 et que la CCT n'ait plus le pouvoir de décider si le service devrait être prolongé ou non.

Un document du 26 juillet 1979, publié sous l'égide du ministre du Transport, propose encore une fois que les services des trains de voyageurs et les subventions pertinentes soient réduites de façon draconienne et qu'il revienne au Conseil des ministres et au Conseil du Trésor de décider si un service devrait être supprimé ou non.

La CCT n'a pas supprimé autant de trains que l'aurait voulu le Conseil du Trésor afin de diminuer les subventions. Le président du Conseil du Trésor, le 19 octobre, à la Chambre, en avait beaucoup à dire concernant les déficits d'exploitation de VIA Rail.

On fait donc beaucoup de pressions pour que soient réduites les subventions aux trains de voyageurs. La CCT ou plutôt son commissaire dans ce cas-ci, pourraient-ils nous assurer que si le Conseil du Trésor et Transports Canada voulaient réduire les subventions, la CCT serait disposée à recommander que ne soient pas supprimés les services de voyageurs exigés par l'intérêt du public et qu'elle continuera—la Commission—de plaider fortement en sa faveur, c'est-à-dire que toute décision du genre lui soit réservée et non pas au Cabinet ou au Conseil du Trésor?

**M. Benson:** Ce sont les lois adoptées par le Parlement qui nous donnent le pouvoir de décider ou non, et cela, nous ne pouvons rien faire.



[Texte]

In any case of passenger service, we hold hearings before any service is discontinued or we recommend any service be discontinued or continued, and we decide on the basis of public convenience and necessity whether that passenger service should be continued. Then we make our decision. It is appealable from the Rail Transport Committee to the review committee of the Canadian Transport Commission and then it is appealable to the Cabinet. And the government has the right to make the ultimate decision in such matters under the National Transportation Act.

It is my intention, so long as I am President of the Canadian Transport Commission, to make sure that we hold hearings and decide whether or not rail service is required for public convenience and necessity. And only in cases where there obviously is no public necessity to continue a service do we recommend that they be discontinued.

• 1555

**Mr. Blaikie:** Just a short response to that answer, Mr. Chairman. Of course, the relevant question is: where are these hearings held? I understand that the service which was to be suspended, as of October 28, I believe, through Northern Ontario was to be suspended, has it not been prevented from happening, without any hearings being held throughout the communities in the North that would be affected by the discontinuance of that service.

**Mr. Benson:** Mind you, I do not think that is quite correct. We held a lot of hearings before we came up with our plan for transcontinental service, and this is part of it. We have now agreed to hold hearings in Northern Ontario because of submissions by various people, and we will go back and hold additional hearings. But to say that no hearings were held is quite untrue.

We spent a year and a half having hearings across the whole of Ontario and the prairie provinces and British Columbia before we arrived at this decision. You cannot have a hearing in every town when you are making that kind of decision which the government required us to make within a relatively short period of time.

**Mr. Blaikie:** Nevertheless, it is the case that hearings will be held in towns now where hearings were not held before, so it is not the tradition of the Transport Commission to hold hearings in those communities where they are not going to hold them as a result of the ...

**Mr. Benson:** We are going to hold hearings because people have expressed an interest, and we certainly will hold hearings. But we had a much broader job that we were doing in the first place, as you well realize, in trying to rationalize the whole transcontinental system.

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, my final question, if I have time left, which I imagine I do, has to do with the diesel LRC train which is 6.9 times more energy efficient than a DC-9, five times more efficient than a Dash-7 and 3.8 times more energy efficient than a medium car with two passengers. It seems to me that in view of the oil shortage problem and, indeed, the energy crisis in general, instead of all this cut-back

[Traduction]

En ce qui concerne le service des trains de voyageurs, il y a des audiences publiques avant qu'un service ne soit supprimé ou non et la décision se fonde sur l'intérêt public et la nécessité. La décision n'est prise qu'après cela. On peut appeler de la décision du Comité des transports par chemins de fer au Comité de révision de la Commission canadienne des transports et ensuite au Cabinet. En vertu de la Loi nationale sur les transports, le gouvernement a le droit de rendre la décision ultime en pareil cas.

J'ai l'intention, tant que je serai président de la Commission canadienne des transports, de m'assurer qu'il y aura des audiences avant de décider si l'intérêt public exige que tel ou tel service ferroviaire est nécessaire ou non. Nous ne recommandons la suppression de services que lorsqu'il est clair qu'il n'est plus nécessaire pour le public.

**M. Blaikie:** Un commentaire à ce propos, monsieur le président. La question pertinente est évidemment la suivante: où se tiennent ces audiences? Si on n'avait pas réussi à l'empêcher, je sais de bonne part que le service qui devait être supprimé dès le 28 octobre dans le nord de l'Ontario l'aurait été sans qu'il n'y ait eu d'audience ou que ce soit dans les localités du nord qui auraient été touchées par la suppression de ce service.

**M. Benson:** Je ne crois pas que ce soit tout à fait exact. Il y a eu bien des audiences avant que nous ne décidions de notre plan concernant le service transcontinental et cette question en faisait partie. Nous avons décidé d'avoir des audiences supplémentaires dans le nord de l'Ontario en raison des demandes qui nous sont parvenues à ce propos. Mais il est tout à fait inexact de dire qu'il n'y a pas eu d'audiences.

Nous avons passé un an et demi à tenir des audiences partout en Ontario, dans les provinces des Prairies et en Colombie-Britannique avant d'en arriver à cette décision. Il est possible de tenir une audience dans chaque localité touchée par une décision, que le gouvernement voulait que nous rendions sans tarder.

**M. Blaikie:** Néanmoins, il est vrai qu'il y aura des audiences dans les localités où il n'y en a pas eu auparavant et ce n'était donc pas une habitude pour la Commission des transports de tenir des audiences dans ces localités où il y en aura maintenant en raison de ...

**M. Benson:** Il y aura des audiences parce que les gens ont fait savoir qu'ils en voulaient. Cependant, vous vous rendez sans doute compte que le mandat que l'on nous avait confié au départ était beaucoup plus large que cela car il s'agissait de rationaliser tout le système transcontinental.

**M. Blaikie:** Monsieur le président, une dernière question puisque j'en ai encore le temps: elle porte sur le train diesel LRC dont l'efficacité énergétique est de 6.9 fois supérieure au DC-9, de cinq fois supérieure au Dash-7 et de 3.8 fois supérieure à une voiture moyenne transportant deux passagers. Il me semble qu'avec cette crise du pétrole, pour ne pas parler de la crise énergétique en général, au lieu d'entretenir cette manie

[Text]

mentality regarding railroads, I would like to ask the question, why we do not seek to expand and modernize and then market rail service in this country? Surely it is the case that we need more LRC train sets and a program to fix up the tracks so that they can service these trains which operate at higher speeds.

Has the CTC any plans for public hearings and research into the feasibility of the major program of high-speed rail service for the Maritimes, for the Quebec-Windsor corridor, for the prairie triangle of Winnipeg, Edmonton, to Calgary back to Winnipeg again, and in the lower mainland in British Columbia? It seems to me that the benefits to the public of modernizing intercity travel in this way, in the long run will far outweigh whatever the short-term costs are, costs which I believe should be seen as an investment in the future of Canada not just as government spending in the pejorative way that all government spending tends to be regarded these days.

**Mr. Benson:** That is a statement, not really a question, and to reply I would say that, certainly, trains are energy efficient, but nothing is less energy efficient than an empty train. The problem is to get the people to go on the trains and get them out of their cars and out of aircraft so they will travel in trains, and that is a problem beyond the scope of the Canadian Transport Commission. An empty train is the least, energy efficient of anything. A full train is more energy efficient than an automobile or an aircraft or probably a bus, but how do you get the people on it? That is the problem. I cannot get the people on it.

**The Chairman:** I will put you down for the second round, Mr. Blaikie. I am afraid that you have even had a bit of overtime.

Mr. Jelinek.

**Mr. Jelinek:** Mr. Chairman, first of all, I too would like to welcome Mr. Benson to the Committee again. I can tell him as new Parliamentary Secretary to the Minister of Transport that I not only look forward to working with him but, indeed, I also look forward to questioning him. If the time arises once in a while that I would have to oppose questions—I am sure there will not be that many opportunities to oppose—but if it does arise, I am just putting on record that I would be here to oppose any things we would not concur with.

• 1600

Before I start putting questions, Mr. Chairman, I cannot leave unchallenged the allegation made by Mr. Blaikie about possible collusion between the bus lines and the Department of Transport. I think Mr. Blaikie should either withdraw that serious allegation or come up with some facts to substantiate what he has said, particularly when he said it in the absence of the Minister.

[Translation]

de restrictions ou de suppression par les chemins de fer, j'aimerais poser la question suivante: pourquoi ne cherchons-nous pas plutôt à moderniser le service ferroviaire de notre pays et à lui faire prendre de l'expansion? Il est inutile de répéter qu'il nous faut plus de trains LRC ainsi qu'un programme d'amélioration des voies de chemin de fer pour qu'elles puissent servir à ces trains qui roulent plus vite que les autres.

La CCT prévoit-elle de tenir des audiences et encourager la recherche concernant un service ferroviaire ultra rapide pour les Maritimes, pour le corridor Québec-Windsor, pour le triangle des Prairies, c'est-à-dire Winnipeg, Edmonton, Calgary et retour, sans oublier la basse Colombie-Britannique? Il me semble qu'à long terme les avantages pour le public voyageur dépasseront de beaucoup les frais à court terme, frais qui, me semble-t-il, devraient être considérés comme un investissement dans l'avenir du Canada et non pas seulement comme une autre de ces dépenses gouvernementales qui donnent lieu aujourd'hui à toutes sortes de commentaires péjoratifs.

**M. Benson:** C'est une déclaration plutôt qu'une question, mais je tiens tout de même à signaler que si les trains sont toujours ce qu'il y a de plus efficace pour ce qui est de la consommation, il n'y a rien de plus inefficace en la matière qu'un train vide. Le problème c'est d'y faire monter les gens, les faire sortir de leurs voitures et des avions pour les faire voyager en train et c'est un problème qui dépasse largement le cadre des fonctions de la Commissions canadienne des transports. Dans l'équation énergétique, le comble de l'inefficacité, c'est un train vide. Un train bondé est plus énergétiquement rentable qu'une automobile, d'un avion ou d'un autocar, peut-être, mais comment y fait-on monter les gens? Voilà le problème. Les gens ne veulent pas embarquer.

**Le président:** Je prends note de votre nom pour le deuxième tour, monsieur Blaikie. Je crois que je vous ai même accordé quelques minutes de plus.

Monsieur Jelinek.

**M. Jelinek:** Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord souhaiter la bienvenue à M. Benson. Je puis lui affirmer qu'en ma qualité de secrétaire parlementaire du ministre des Transports, non seulement je me réjouis déjà de travailler avec lui, mais que j'ai hâte de lui poser des questions. S'il arrive de temps à autre que je doive m'opposer à certaines questions—je suis sûr que je n'en aurai pas souvent l'occasion—mais si cela arrive, je veux qu'on sache que je suis ici pour m'opposer à toute déclaration qui ne jouirait pas de notre assentiment.

Avant de poser des questions, monsieur le président, je me dois de contester les allégations de M. Blaikie au sujet d'une prétendue collusion entre les sociétés d'autocars et le ministère des Transports. Moi, je dis que M. Blaikie devrait soit retirer cette grave accusation, soit présenter des preuves de ce qu'il a dit, surtout qu'il se permet de le dire en l'absence du ministre.



[Texte]

**The Chairman:** Gentlemen, if I consider that as a point of order, I suppose it should have to be supported by a motion.

It has not been raised as a point of order. There is no question that your Chairman heard an allegation of collusion. However, at the time it was not picked up by any member, so I must treat it in a manner that I interpret the Committee as having chosen by its silence to treat of it, and that was in the context of a casual passing remark.

But in dealing with that—unless there are further comments or observations—I might remind members, in particular because we do have a number of new members with us, that the full rules of protection, immunity, if you will, do not extend from the floor of the Chamber to committee hearings, and that your comments must always be couched in terms you are quite prepared to substantiate or otherwise bear full responsibility for.

Unless there is a further observation or unless the Parliamentary Secretary would want to carry it further, I do not propose to.

Mr. Jelinek.

**Mr. Jelinek:** The only reason I did not bring it up at the time the allegation was made was I did not want to interrupt Mr. Blaikie's questioning, and I was aware of the fact that I was the next speaker on the list. I would put to the Committee that the Committee should hopefully insist on making Mr. Blaikie either withdraw that allegation or come up with some facts to substantiate it.

**The Chairman:** Mr. Blaikie.

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, I would just like to echo your own interpretation of it. What I was responding to was the Chairman of the Canadian Transport Commission's suggestion that I was suggesting something had gone on between the bus industry and the railroad industry. Of course what I said had to do—perhaps "collusion" is too strong a word, and if that is the case, Mr. Chairman, I withdraw it. Correspondence, consultation—but it was in the context of a sort of repartee with the Chairman and . . .

**The Chairman:** Fine, I think we will conclude that.

Mr. Jelinek.

**Mr. Jelinek:** Thank you very much, Mr. Chairman.

I have some questions to Mr. Benson about boxcars and railway cars in general, but before I get to that I would like to follow up on one quick question of Mr. Lumley's; and that is on the Western branch of the CTC. I am wondering whether Mr. Benson could give us basically the terms of reference for what role the Western branch is intended to play in the whole of the CTC. A second part of the same question is whether Mr. Benson and the CTC are giving any consideration to establishing an Eastern branch of the CTC, where the movement of goods is just as important and just as timely as in the West?

**Mr. Benson:** I have not in front of me the terms of reference under which we established the Western branch, but I will be

[Traduction]

**Le président:** Messieurs, si je dois tenir cela pour un rappel au Règlement, je crois que cela devrait être appuyé par une motion.

Cela n'a pas été soulevé comme un rappel au Règlement. Sans le moindre doute, le président a entendu parler d'une allégation de collusion. Toutefois, à ce moment-là, aucun député n'a relevé la chose; je dois donc en conclure que le comité, par son silence, a choisi de considérer cela comme une observation faite en passant.

Toutefois, à ce sujet, à moins qu'il y ait d'autres observations, je tiens à rappeler aux députés, surtout parce qu'un certain nombre d'entre eux sont nouveaux, que les règles d'immunité parlementaire ne s'appliquent pas aussi bien aux réunions des comités qu'à la Chambre. En conséquence, vos observations doivent toujours être formulées en des termes que vous seriez prêts à défendre ou dont vous seriez prêts à assumer la pleine responsabilité.

A moins qu'il y ait d'autres observations ou à moins que le secrétaire parlementaire ne veuille pousser l'affaire plus loin, je propose de passer à autre chose.

Monsieur Jelinek.

**M. Jelinek:** La seule raison pour laquelle je n'ai pas soulevé cela au moment où l'allégation a été prononcée, c'est que je ne voulais pas interrompre M. Blaikie pendant qu'il posait ses questions et que je savais que j'étais le suivant à prendre la parole. Je tiens à dire aux membres du comité qu'ils devraient insister, soit pour que M. Blaikie retire ce qu'il a dit, soit pour qu'il présente des preuves de la véracité de ses propos.

**Le président:** Monsieur Blaikie.

**M. Blaikie:** Monsieur le président, je veux que vous sachiez que j'appuie votre interprétation. Le président de la Commission canadienne des transports a dit que mes propos laissaient entendre que certaines choses s'étaient produites entre l'industrie des autocars et l'industrie des chemins de fer. Or, c'est justement à cela que je répondais. J'ai parlé de «collusion», et c'est le mot qui est peut-être trop fort; dans ce cas, monsieur le président, je le retire. Je voulais essentiellement parler d'un échange de correspondance, de consultations, mais cela faisait partie d'un échange de propos avec le président et . . .

**Le président:** Très bien, je pense que nous pouvons nous en tenir là.

Monsieur Jelinek.

**M. Jelinek:** Merci, monsieur le président.

Je voudrais poser certaines questions à M. Benson au sujet des wagons-trémies et des wagons en général, mais avant de passer à cela, je vais poursuivre une question soulevée par M. Lumley. Il s'agit de la direction de l'ouest de la CTC. Je me demande si M. Benson pourrait nous dire quel est le mandat de la direction de l'ouest, dans le cadre de l'ensemble des travaux de la CCT. Deuxièmement, M. Benson et la CCT songent-ils à établir une direction de l'est de la CCT, puisque les mouvements de marchandises sont tout aussi importants et tout aussi urgents dans l'est que dans l'ouest?

**M. Benson:** Je n'ai pas devant moi le mandat aux termes duquel nous avons établi la direction de l'ouest, mais je me

[Text]

glad to table them for the Commission to see. I will get them and I will have them tabled.

We have branches across the country, as you know. We have a branch in the Maritimes, in Montreal, Toronto, Winnipeg, Calgary, Vancouver. Whether or not we move into the establishment of a major branch in Eastern Canada is a matter of consideration by the Commission at the present time. One of the great difficulties we have is that we are asked to do things like this, and I am quite willing, I am very happy to have a branch in Western Canada, which would basically look after the area problems in Western Canada. If there are national considerations in hearings that are being held, then I think it has to be done through Ottawa. But the question of staffing these branches and the question of having personnel there is a very, very important one to the Commission because we have been asked to reduce our staff. We are moving down to some 667, about a hundred people less; in the next year.

At the same time one cannot reduce personnel to establish a branch, because we cannot just say we will take some people and move them out there because it does not quite work that way. The work in the central office still has to be done. One of the great problems we have in the Commission is a staffing problem. If the government would give us adequate staff to do things, I could have 75 people out on the Prairies within the next three months, you know, in Saskatoon. If I do not have the staff to do it, I cannot, and I have to move people out there gradually to build up the office. That is what I am now doing.

If one wants us to establish an office in Eastern Canada, in the Maritimes, which I think might be useful, and explain it is a logical conclusion that one arrives at after establishing a Western Branch, it is fine, and I would be pleased to do it, with reference to the Commissioners, providing I can have the support staff to move down there. You do not decrease staff by establishing branch offices.

**Mr. Jelinek:** First of all, I want to thank Mr. Benson for offering to table the terms of reference of the Western Branch and I also am pleased that there is at least consideration being given to the establishment of a main eastern branch as well.

My questioning today is going to deal with the availability of railway cars in the West. I know that the Minister, Mr. Mazankowski, has that in mind as one of his top priorities to improving the movement, particularly of grain, a very important commodity, of the Western provinces and indeed all of Canada.

Mr. Chairman, perhaps Mr. Benson could enlighten us now in general terms as to what the status of the cars vis-à-vis the movement of grains in the West is and what the future considerations of CTC is in that regard.

**Mr. Benson:** I will ask Mr. Hibbard to comment on this, or John Green.

**The Chairman:** Mr. Green?

**Mr. Benson:** Yes. He is Director, Rail Services.

[Translation]

ferai un plaisir de le déposer auprès du comité, pour que les députés l'examinent. Je vais l'obtenir et le faire déposer auprès du comité.

Nous avons des bureaux dans tout le Canada, vous le savez bien. Nous avons un bureau au Maritimes, à Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary, Vancouver. La Commission examine actuellement l'opportunité d'établir un bureau principal pour l'est du Canada. Une de nos grandes difficultés, c'est qu'on nous demande de faire des choses de ce genre. Je suis bien disposé à les faire, je suis bien content d'avoir un bureau dans l'ouest du Canada, bureau qui s'occuperait essentiellement des problèmes de l'ouest. Si certaines questions d'ordre national sont soulevées au cours des audiences qui se tiennent en ce moment, je pense qu'il faudrait que cela se fasse par l'entremise d'Ottawa. La Commission estime toutefois que la dotation de ces bureaux en personnel est une question extrêmement importante, car on nous a demandé de réduire nos effectifs. Nous allons perdre une centaine d'employés au cours de l'année à venir, pour passer à près de 667 employés.

Par ailleurs, on peut réduire le personnel pour établir un bureau, parce qu'il ne suffit pas de dire que nous prendrons certaines personnes et les enverrons à ce bureau; cela ne se fait pas ainsi. Le travail au bureau central doit encore se faire. Un des gros problèmes de la Commission est le problème de la dotation. Si le gouvernement nous fournissait un personnel suffisant pour nous acquitter de nos travaux, je pourrais avoir 75 employés dans la région des Prairies dans trois mois, à Saskatoon. Si je n'ai pas le personnel nécessaire, je ne peux pas agir, et je dois transférer des employés là-bas graduellement, pour constituer le bureau. C'est ce que je fais en ce moment.

Si l'on veut que nous établissions un bureau dans l'est du Canada, dans les Maritimes, chose qui serait sans doute utile, sous prétexte que c'est une conclusion logique qui suit l'établissement d'un bureau de l'ouest, très bien. Je serais ravi de le faire, à condition de disposer du personnel de soutien qui irait travailler là-bas. Il ne peut-être question de réduire le personnel en créant des bureaux régionaux.

**M. Jelinek:** Premièrement, je tiens à remercier M. Benson d'avoir proposé de déposer le mandat du bureau de l'ouest. Je suis bien content de noter que l'on examine au moins l'opportunité d'établir un bureau de l'est aussi.

Je vais traiter aujourd'hui de la disponibilité de wagons de chemins de fer dans l'ouest. Je sais que le ministre, M. Mazankowski, considère cela comme une de ses priorités, pour améliorer le transport des grains des provinces de l'ouest et même du reste du Canada, les grains étant une marchandise très importante.

Monsieur le président, M. Benson pourrait-il nous donner une idée du rapport wagon/transport dans l'ouest et nous dire ce qu'envisage la CCT pour l'avenir, à cet égard.

**M. Benson:** Je vais demander à M. Hibbard ou à John Green de répondre à cela.

**Le président:** Monsieur Green?

**M. Benson:** Oui. Il est le directeur des services ferroviaires. Monsieur Green.



[Texte]

**The Chairman:** Mr. J. H. Green, Director of Rail Services. Mr. Green.

**Mr. J. H. Green (Director, Rail Services, Canadian Transport Commission):** The question of grain supply cars, of course, as everyone knows, is being debated by a committee appointed by the government, and will come under the direction of Dr. Horner. All we are doing now is monitoring the supply of cars as they are requested and guaranteeing that the number of cars are available and are being supplied.

**Mr. Jelinek:** It is my understanding that there is a delay in moving not only grain products but other products in and out of some of the outlying areas, and not so outlying areas as well, in the West, and that there has been a shortage of hopper cars and boxcars. In that regard perhaps in a more specific question it is also my understanding—and I know this has happened in the past—that many of our railway cars have been used to move goods into the United States, and because we find it more profitable to operate with our boxcars in the United States, it takes a longer period of time than is necessary for those cars to come back into Canada and move our own goods. Is this still the case?

• 1610

**Mr. Green:** First of all, grain cars are usually assigned to the grain industry. The railway's fleet of grain cars is an assigned car and it only put into the movement of other products whenever there is not any grain to move. The cars that are moving to the United States are usually other cars of their fleet.

You say a shortage of hopper cars. This is an ongoing problem because there are only a certain number of hopper cars available. It is a very good type of car and it is a handy type of car to be used for many products, especially soluble types of products that may be loaded in hopper cars or types of products that have to be sheltered from the weather. So it has become a very attractive type of car to ask for. We do investigate particular complaints. At this time of year we usually get as a perennial problem a shortage of stock cars, for instance. We investigate the individual complaints as they are received.

**Mr. Jelinek:** But in that . . .

**The Chairman:** A very short question.

**Mr. Jelinek:** It was in that regard, Mr. Chairman, precisely because of the fact that Mr. Green has agreed that there is a shortage of these cars that I pose my question as to what, other than the ongoing studies by the special committee, the CTC is doing and intends to do prior to any recommendations by the committee. Is there anything being done to attempt to move products and produce in the West at a faster rate than it is now in view of the fact that you admit that there is a shortage of these cars in the West?

**Mr. Green:** I think everything is being done on the part of the railway and whatever monitoring they are doing to see that

[Traduction]

**Le président:** M. J. H. Green, directeur des services ferroviaires. Monsieur Green.

**M. J. H. Green (directeur, Services ferroviaires, Commission canadienne des transports):** Tout le monde sait que la question des wagons servant au transport du grain fait l'objet d'un débat au sein d'un comité constitué par le gouvernement et dirigé par M. Horner. Pour l'instant, nous voyons à l'approvisionnement en wagons au fur et à mesure des demandes et nous garantissons la disponibilité et le chargement d'un certain nombre de wagons.

**M. Jelinek:** Je crois comprendre qu'il y a non seulement des retards de transport du grain mais également des retards de transport d'autres produits dans des régions un peu éloignées ou même pas éloignées du tout, dans l'ouest, et qu'il y a une pénurie de wagons-trémies et de wagons couverts. Je voudrais poser une question un peu plus précise à ce sujet. Si je comprends bien—c'est une chose qui s'est déjà produite—un bon nombre de nos wagons servent à transporter des produits vers les États-Unis. Or, comme nous trouvons plus profitable de faire rouler nos wagons couverts aux États-Unis, il faut plus de temps qu'on ne le voudrait pour que ces wagons reviennent au Canada et transportent nos propres produits. Cela est-il toujours vrai?

**M. Green:** Premièrement, les wagons de transport du grain sont habituellement affectés à l'industrie céréalière. Les wagons qui servent au transport du grain sont réservés à ce seul usage et ne sont affectés au transport d'autres produits que lorsqu'il n'y pas de grain à transporter. Les wagons qui vont aux États-Unis sont donc, habituellement, d'autres wagons qui font partie du parc de wagons américains.

Vous avez parlé d'une pénurie de wagons-trémies. Il s'agit-là d'un problème constant, parce qu'il y a seulement un certain nombre de wagons-trémies disponibles. Ce sont de très bons wagons, qui peuvent servir au transport de nombreux produits, surtout les produits solubles ou ceux qui doivent être à l'abri des intempéries. Ce sont donc des wagons qui sont très recherchés. Nous procédons à des enquêtes pour certaines plaintes. En cette période de l'année, nous avons d'habitude un problème saisonnier de pénurie de wagons à bestiaux, par exemple. Nous faisons une enquête pour chaque plainte reçue.

**M. Jelinek:** Toutefois . . .

**Le président:** Une très courte question.

**M. Jelinek:** Monsieur le président, c'est précisément parce que M. Green a affirmé qu'il y a pénurie de wagons que je pose ma question. Outre l'étude qu'effectue en ce moment le comité spécial, que fait la société et que compte-t-elle faire en attendant les recommandations du comité? Fait-on quelque chose pour essayer de transporter les produits et les légumes de l'Ouest plus rapidement que maintenant, compte tenu du fait que vous admettez l'existence d'une pénurie de wagons dans l'ouest?

**M. Green:** Je pense que les chemins de fer font tout ce qu'il peuvent et exercent toute la vigilance voulue pour que les wagons soient disponibles pour le transport du . . .

[Text]

the cars are available and are made available for the movement of the . . .

**Mr. Jelinek:** Could you be more specific as to everything?

**The Chairman:** I am sorry, Mr. Jelinek.

**Mr. Benson:** We have grain co-ordinators in Western Canada, in Thunder Bay and in the West, and their job is to make sure that these cars are used to the utmost in the transportation of grains, the cars that are available. Now the supply of cars by the railways or by the government is a matter of railway policy and government policy, and in the number of years I have been with the Commission, we have put pressure on them as much as we possibly can to try to get the grain moving, but there are a lot of factors involved in this. This is perhaps the reason that the Minister has appointed a grain co-ordinator.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Jelinek. Mr. Turner.

**Mr. Turner:** Welcome back. I have not seen you for many, many years. As you know my background, I know thousands of railway employees across Canada and the employees believe that the actions of the CTC board should be improved, number one. You should work to reduce the men's attitude that is run by the rail companies that they believe that you only rubber stamp what the companies, the CPR and the CNR and the national companies, wish. They also believe that you as the CTC seem to turn your back on many problems. An example: When foreign cars come over any place in Canada, the equipment is in horrible condition and nobody does a thing about it. I saw a picture here the other day with an American car with a pin falling where it had been broken, so they took an old rail spike and riveted it on, and that is the operation of the American cars. Now this is one of the concerns of the railway employees. So due to the fact that they think that you are rubber stamping, they have many questions. They want to know how many members on the rail side of the CTC, are former members of the management or union side of the CPR, also the CNR, and any other railways in Canada?

• 1615

**Mr. Benson:** I have not that information. I will supply it. I will show the number of employees that we have on the rail side, in the safety branch, the complete rail side, that come from the railways. One of the things you have to remember, Mr. Turner, and as a former railway man you know this, if we want expertise in rail safety, and people to look at the railways and see how they are operating from a safety point of view, the only place you can get them is from the railways.

**Mr. Turner:** Right.

**Mr. Benson:** You have to have experienced people. We have problems in recruiting people. We are not recruiting up to our complement, and the complement is too low in my opinion anyway on the safety side, but you have to hire them from the railways, and one of the problems you have is that the railway

[Translation]

**M. Jelinek:** Pourriez-vous être plus précis, qu'entendez-vous par «tout»?

**Le président:** Je regrette, monsieur Jelinek.

**M. Benson:** Nous avons des coordonnateurs du transport des grains dans l'Ouest du Canada, à Thunder Bay et dans l'Ouest, et leur travail consiste à assurer l'utilisation maximale de ces wagons pour le transport du grain. Par ailleurs, la fourniture de wagons par les compagnies de chemin de fer ou par le gouvernement relève des politiques adoptées par les compagnies ou par le gouvernement. Je travaille dans la Commission depuis de longues années et nous avons toujours exercé autant de pression que possible pour que s'effectue le transport du grain. Toutefois, il y a beaucoup de facteurs qui entrent en jeu. C'est peut-être la raison pour laquelle le ministre a nommé un coordonnateur au transport des grains.

**Le président:** Merci, monsieur Jelinek. Monsieur Turner.

**M. Turner:** Bonjour. Nous revoilà en présence après bien des années. Vous me connaissez, et vous savez que je connais des milliers de cheminots au Canada. Les cheminots estiment premièrement que les mesures prises par la société ont besoin d'être améliorées. Ces hommes trouvent en général que vous vous contentez d'approuver, sans autre forme de procès, ce que les compagnies nationales, le CP et le CN, vous demandent de faire. Ils pensent également que la société prétend ne pas voir de nombreux problèmes. Voici un exemple: Lorsque des wagons étrangers entrent au Canada, le matériel est dans un état déplorable. Or, personne ne s'en occupe. L'autre jour, j'ai vu ici une photo d'un wagon américain dont une pièce de métal était brisée et avait été rafistolée à l'aide d'un vieux crampon, et c'est ainsi que l'on entretient les wagons américains. C'est là une chose qui inquiète fort les cheminots. Donc, comme ils estiment que vous approuvez tout sans réfléchir, ils ont de nombreuses questions à poser. Ils veulent savoir combien de membres de la Commission canadienne des transports qui s'occupent des questions de chemins de fer sont d'anciens membres de la direction ou des syndicats du CP, du CN et d'autres sociétés de chemins de fer du Canada?

**M. Benson:** Je n'ai pas ces renseignements sous la main mais je les fournirai. Je vais vous donner le nombre des employés qui travaillent dans les services ferroviaires de la Commission, soit à la direction de la sécurité ferroviaire et dans les autres services. Il faut cependant quand même considérer, monsieur Turner, et vous le savez puisque vous avez déjà travaillé dans les chemins de fer, que c'est dans ce secteur qu'on peut trouver des gens ayant l'expérience requise. Par conséquent, le seul endroit où l'on puisse les recruter, c'est du côté des chemins de fer.

**M. Turner:** C'est exact.

**M. Benson:** Nous avons besoin de personnel expérimenté et il est difficile de le recruter. Nous n'avons pas tous nos effectifs et, de toute façon, ils sont fixés trop bas pour ce qui est de la sécurité; quoiqu'il en soit il faut les recruter auprès des sociétés de chemins de fer. L'un des problèmes qui se



[Texte]

salaries and benefits are higher than the salaries and benefits that we can offer them in the Canadian Transport Commission.

**Mr. Turner:** Shame.

**Mr. Benson:** So we have a tough time getting people. The people we have I think do a pretty good job based on the numbers we have spread across the country, which I think is something like 78, which bothers me. It probably should be 178 instead of 78. But there is no way I can change that, unless Parliament and the government decide to allow me to have more people and allow me to pay salaries that are comparable with what the railways are paying, because I cannot hire somebody who knows about railways from anywhere except the railways.

But I will give you the information that you request.

**Mr. Turner:** You mentioned the figure of 78. Is that safety inspectors across Canada serving CNR, CPR on all our railroads?

**Mr. Benson:** I think that is right.

That is right.

**Mr. Turner:** I do not know whether you have ever noticed it, but I have noticed it and all the employees on the CNR and the CPR have noticed it; the railways are placing more emphasis on money and less on maintenance and upkeep of equipment. They are slowly cutting off branch line service by not supplying cars and giving pool service. I hear it every day. What are you going to do about it to provide that service? We know there is a shortage of cars out west, but there are at least 2,000 cars in the United States. Why do you not increase their demurrage charges, so they bring them back?

**Mr. Benson:** That is the United States' jurisdiction; the demurrage charge is in the United States. But we have urged in the past, and this question has been raised before, as you know, Mr. Turner, the question with respect to the length of stay of cars in the United States. I can assure you that the Canadian Railways do not want to keep their cars in the United States because the demurrage charges are pretty low and they make more money by operating them in Canada. The fact is, though, that we ship a lot of goods to the United States; the railways down there take the cars and use them, and they send them back as slowly as they can in many instances. Our railways have been pushing and it has even gone to the stage, as I recall in one instance, that we made a representation to the United States government through our government to speed up the return of cars to Canada.

**Mr. Turner:** The employees feel that management has been doing its best to cut off all departments and reduce the safety factor on all railroads; example: reduced mileage in section gangs and increased mileage of section gangs, that they do not charge up. True enough, they have a floating gang, but it is not like it used to be. We used to be proud railway men, and the best railroad in Canada, the CNR or the CPR. You do not hear this feeling today amongst the men.

[Traduction]

posent, c'est que les traitements et avantages sociaux des cheminots sont plus élevés que ceux que nous pouvons offrir au sein de la Commission canadienne des Transports.

**M. Turner:** C'est une honte.

**M. Benson:** Par conséquent, nous avons bien du mal à recruter. Je crois que notre personnel, qui s'élève à quelque chose comme 78 personnes, pour tout le pays, est excellent, mais ce qui m'inquiète c'est que nous n'en ayons que 78 au lieu de 178. Il n'y a rien que je puisse faire pour changer cette situation, à moins que le Parlement et le gouvernement ne décident de m'allouer plus de personnel et de verser des traitements comparables à ceux que versent les chemins de fer, car c'est au sein des chemins de fer qu'on trouve ce personnel compétent.

Cependant je vais vous fournir les renseignements que vous m'avez demandés.

**M. Turner:** Vous avez indiqué ce chiffre de 78 et j'aimerais savoir s'il s'agit de tous vos inspecteurs de la sécurité, au Canada, auprès du CN, du CP, auprès de toutes nos compagnies de chemins de fer?

**M. Benson:** Je crois que c'est exact.

C'est exact.

**M. Turner:** Je ne sais pas si vous l'avez remarqué, mais tous les employés du CN, du CP et moi-même l'avons remarqué, les chemins de fer insistent beaucoup plus sur les économies d'argent que sur l'entretien. On supprime petit à petit les services des lignes secondaires, en ne fournissant pas les wagons nécessaires et en donnant des services communs. C'est une plainte que j'entends tous les jours et je me demande ce que vous allez faire à ce sujet. Nous savons que l'on manque de wagons dans l'Ouest mais il y en a au moins 2,000 qui sont aux États-Unis et je ne vois pas pourquoi vous n'augmentez pas leurs frais de surestaine afin de les faire revenir?

**M. Benson:** Mais ces frais relèvent de la compétence américaine. Nous avons déjà fait des démarches à ce sujet, car la question n'est pas récente, comme vous le savez, monsieur Turner. Je puis vous assurer que les chemins de fer canadiens ne tiennent pas à ce que leurs wagons restent aux États-Unis car il serait plus rentable de les avoir ici. Il n'en reste pas moins que nous expédions énormément de marchandises aux États-Unis et que les chemins de fer de là-bas utilisent nos wagons et, dans bien des cas, les renvoient le plus tard possible. Nos chemins de fer ont fait des pressions là-bas et il y a même eu, si je me souviens bien, un cas où notre gouvernement a fait des démarches auprès du gouvernement américain pour qu'on accélère le retour de nos wagons.

**M. Turner:** Les employés ont l'impression que la direction a réduit le personnel dans tous les services et réduit aussi la sécurité pour tous les chemins de fer. Il y a eu réduction des distances totales parcourues par les équipes chargées de la sécurité et augmentation de la distance parcourue par chaque équipe. Il est vrai qu'il existe une équipe volante mais la situation n'est plus la même que dans le temps. Nous étions

[Text]

**Mr. Benson:** You are getting into a pretty broad question here, Mr. Turner, I think. The position of railwaymen in Canada has changed substantially over the years, in my memory at least. I can remember back to the nineteen-thirties—I am older than most of the people here—when working on a railroad was a pretty prestigious job.

**Mr. Turner:** Still is.

**Mr. Benson:** There are still very important people doing a tremendous job, but their salaries and benefits are not the same, comparable to people working in industry that they were in the nineteen-thirties in my opinion. And so I can see their being upset.

• 1620

What I can say is that we try to make sure the railways live up to the safety requirements that we have laid out. We have a committee consisting of members of the union, the railways and the Canadian Transport Commission, which looks at safety. Since I have come to the commission, I have found that the complaints about safety from railway employees have decreased materially from what they were several years ago. As a matter of fact, one of our newest commissioners is Mr. Walter, who is president of one of the railway unions.

**Mr. Turner:** The employees feel the companies are failing badly with regard to safety, and this is all over the place: rights of way in bad shape, ties, rails, weeds and broken parts of equipment laying all over the place. The company protects itself by issuing a monthly bulletin: "Rail and material may be on ground on any subdivision and men to exercise caution." In the old days you cleaned up after you did a job. Why does this not prevail today so that the men can ride the trains in safety?

**Mr. Benson:** The safety record of the railways is included in our annual report this year; the number of accidents they have had and so on. You have this available to you to look at.

**Mr. Turner:** Here is an example:

On October 19, 1979 I was a passenger on the VIA rail train that left Toronto at about 7.30 p.m. to travel to Chatham. (The train left the station 45 minutes late). The beverage bar car on that train had two broken windows on the alleyway (left) side of the car. The windows had pieces of cardboard taped over them on the outside. There was nothing taped over the jagged pieces of glass on the inside. They were fully exposed to people walking by.

As you are probably aware, trains have a tendency to sway as they go down the tracks and I am amazed that someone did not cut their arm or wrist as they were walking past the jagged edges of glass.

These facts are true. The car was in this condition before it left the station. Another piece of cardboard could have been taped over the jagged edges while we were waiting to depart.

[Translation]

alors fiers de nos cheminots, fiers de nos chemins de fer, du CN et du CP; ce n'est plus le cas à l'heure actuelle.

**M. Benson:** Votre question est très vaste, monsieur Turner; je crois qu'au cours des années la situation des cheminots a énormément évolué. Si je me souviens bien, dans les années 30, travailler pour les chemins de fer c'était un emploi qui avait beaucoup de prestige.

**M. Turner:** Et qui en a toujours.

**M. Benson:** Oui, il y a encore des gens qui font énormément de travail mais leurs traitements et les avantages qu'ils retirent de leurs emplois ne sont plus aussi élevés que dans les années 30, comparativement aux traitements et avantages obtenus par les travailleurs du secteur industriel. Je comprends donc fort bien que ces cheminots puissent être troublés.

Tout ce que je puis dire, c'est que nous essayons de respecter les normes de sécurité qui ont été établies. Nous disposons d'un comité sur la sécurité où sont représentés le syndicat, les chemins de fer et la Commission canadienne des transports. Depuis mon accession à la Commission canadienne des transports, j'ai constaté que le nombre des plaintes au sujet de la sécurité avait diminué par rapport à ce qu'il était il y a quelques années. En fait, un de nos plus nouveaux commissaires, M. Walter, est aussi président de l'un des syndicats des cheminots.

**M. Turner:** Les employés ont l'impression que la sécurité est de moins en moins bonne partout: les emprises de chemins de fer sont en mauvais état, les traverses de chemins de fer, les rails, les mauvaises herbes, et les pièces cassées jonchent le sol partout. La société de chemins de fer se protège en publiant un bulletin mensuel qui dit: «Des rails et des matériaux peuvent traîner à n'importe quel endroit et il faut que les cheminots soient prudents». Dans le temps, on faisait place nette après avoir fait un travail; pourquoi ne peut-on plus procéder ainsi et voyager en train en toute sécurité?

**M. Benson:** Vous trouverez dans notre rapport annuel de l'année la description des accidents qui se sont produits et vous pourrez l'examiner.

**M. Turner:** En voici un exemple:

Le 19 octobre 1979, je voyageais par le train VIA partant de Toronto vers 7 h 30 pour me rendre à Chatham. (Le train est parti avec 45 minutes de retard). Dans le wagon où se trouvait le bar, il y avait deux fenêtres brisées le long du passage du côté gauche du wagon. Des morceaux de carton avaient été collés de l'extérieur avec du ruban adhésif; mais on n'avait pas mis de ruban au-dessus des pièces de verre brisées à l'intérieur.

Comme vous le savez probablement, les trains ont tendance à osciller et j'ai été surpris que personne ne se coupe le bras ou le poignet en frôlant ces morceaux de verre ébréché.

Voilà les faits: ce wagon était dans cette condition avant de quitter la gare. On aurait fort bien pu rajuster un morceau de carton au-dessus de ces bouts de verre cassé pendant que nous attendions le départ.



*[Texte]*

I hope this information is of some use to you.

This is the type of material I am getting.

**Mr. Benson:** I would appreciate your sending it on to us.

**Mr. Turner:** But that is what is happening all the time and nobody is doing anything about it.

**Mr. Benson:** I have, as I told you, 78 people in this country. You know, there are a lot of trains moving, Mr. Turner. I cannot have somebody sitting on every train that pulls out of Toronto, where some guy has thrown a beer bottle through a window. It is just impossible for me to do that.

**Mr. Turner:** I have been shot at with a rifle.

**Mr. Benson:** The fact that trains are late bothers me too, but it also bothers me that aircraft are late. If somebody is 45 minutes late on a train, everybody is up in the air and angry as can be. I can go out to the airport here and be 45 minutes late any day trying to get on an aircraft, and nobody complains about it.

**Mr. Turner:** These conditions exist. The people who ride the trains tell me, the employees tell me, and surely to goodness somebody has got to do something about it before we have headlines in all the newspapers across Canada about a passenger rail wreck, and we have to attend a lot of funerals in this country.

**Mr. Benson:** The number of railway accidents in this country is reasonably well under control. I have a film, which I offered to show to this Committee a couple of years ago, or one year ago, indicating what happens with regard to railway safety and the risks one takes based on the amount of investment in maintenance, and the Committee decided not to see it.

**The Chairman:** This is your last question, Mr. Turner.

**Mr. Turner:** In my opinion, and in the opinion of many employees of the CNR and the CPR and all the railways, we have been lucky with passenger trains.

Thank you, sir.

**The Chairman:** Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** Thank you, Mr. Chairman. It is nice to see with us again a former colleague, Mr. Benson. It is always nice to see you on Parliament Hill.

As you know, we are limited in our opportunity to question witnesses, so I want to touch maybe on a few things; I would ask you to bear with me. Then as you respond to some questions on matters that I am going to propose to your today, I might have an opportunity to question you before my time expires.

You mentioned films. I wonder if you had seen the W-5 presentation of the indictment of VIA Rail operations in Canada. I think in that particular series it was not a situation where one could say it was taken out of context or they were misquoted. The people went with cameras and it was clear to see that VIA made an error in publicly stating all the things they were going to do for Canadians in providing rail passenger service and then woke up one morning to find that they

*[Traduction]*

J'espère que ces renseignements vous seront utiles.

Voilà le genre de note que je reçois.

**M. Benson:** J'aimerais que vous nous les envoyiez.

**M. Turner:** Mais cela se produit tout le temps et personne n'agit.

**M. Benson:** Je vous l'ai déjà dit, nous avons 78 inspecteurs et il y a beaucoup de trains sur les voies, monsieur Turner. Je ne puis pas poster quelqu'un sur chaque train au départ de Toronto dans le cas où une personne jetterait une bouteille à bière à travers la fenêtre.

**M. Turner:** On m'a tiré dessus avec une carabine.

**M. Benson:** Je m'inquiète que les trains ont du retard mais c'est aussi le cas des avions. S'il y a 45 minutes de retard pour un train, toute le monde s'excite; mais cela peut arriver n'importe quel jour d'aller à l'aéroport et d'attendre 45 minutes et personne ne se plaint.

**M. Turner:** Tout le monde m'a fait rapport de ces conditions déplorables. Le personnel des chemins de fer, les employés et si personne ne fait rien pour régler cette situation bientôt, nous aurons en manchettes dans les journaux canadiens la nouvelle qu'il y a eu une catastrophe ferroviaire et qu'il faudra assister à beaucoup de funérailles au Canada.

**M. Benson:** Je dirai que le nombre des accidents de chemins de fer au Canada est relativement peu élevé. Je dispose d'un film... et j'ai offert de le faire passer devant le comité il y a quelques années, ou il y a un an... qui montre ce qu'est la sécurité dans les chemins de fer et le risque pris compte tenu de l'investissement en entretien... mais le comité n'a pas voulu le voir.

**Le président:** Ce sera votre dernière question, monsieur Turner.

**M. Turner:** A mon avis, et d'après les nombreux employés du CN et du CP et de toutes les compagnies de chemins de fer, nous avons eu beaucoup de chance dans le cas du service voyageur.

Merci, monsieur.

**Le président:** Monsieur Harquail, vous avez la parole.

**M. Harquail:** Merci, monsieur le président. Il est agréable, monsieur Benson, de revoir avec nous un ancien collègue et il est toujours agréable de le voir sur la colline parlementaire.

Comme vous le savez, nos chances d'interroger les témoins, sont plutôt minces, aussi vais-je discuter de quelques affaires et je ferai appel à votre patience. Puis, au fur et à mesure que vous répondrez à certaines questions sur les sujets que je vais vous proposer aujourd'hui, j'aurai peut-être l'occasion de vous questionner avant que mon temps n'expire.

Vous avez mentionné les films: je me demande si vous avez vu le film W-5 Exposé de l'accusation portée contre les opérations de VIA Rail au Canada. Je crois que dans cette série, on était bien dans le contexte ou alors on a cité d'une façon inexacte ce qui avait été dit. Tout a été filmé et il est clair que les gens de VIA ont fait une erreur en annonçant publiquement tous leurs projets pour assurer des services de passagers pour se rendre compte, par la suite, qu'ils se trou-

## [Text]

were unable to deliver the service. I think that borders very closely to what could be called misrepresentation. On the one hand, you are telling Canadians, we are going to do this; on the other hand, you are not able to produce. I suspect that perhaps since you are a regulatory body you would be somewhat aware of this or concerned with CTC looking into this aspect, whether or not the new system, VIA, can deliver what it is telling the Canadian travelling public it is offering.

• 1625

On the question of safety, I was very, very upset this summer when we saw the tail end of that switching error, when we saw the tail end of the DC-9 fall off. I want to ask you, Mr. Benson, who is looking out for the interests of Canadians, the travelling public? We know that the officials of Air Canada on CBC and in other public statements admitted that they went the route of visual inspection, that they did not bother to take the time to x-ray. Some articles here are talking about system errors that missed the DC-9 crack.

You mentioned the people who go out to the airport. I go out there too and I am not prepared to say that I am not upset if things are not going the way they should. I think all Canadians expect to have good, efficient, dependable modes, systems, available to them. But I want to underline again the fact that my colleague Mr. Turner, on the question of safety, safety of passengers on VIA Rail and indeed, when you look at the numbers of people who are flying today, who is protecting the Canadian who gets on a DC-9 when we have officials of Air Canada admitting that they went the easy way out of the visual check and yet all these planes were flying for many weeks, many flying hours, and hundreds, thousands of Canadians and people from other countries were travelling on these planes? Who gives the assurance of protection to the travelling public?

You mentioned the lack of funds and the lack of staff. If that is a problem, then I think we have to address from this Committee to the government to find the funds to make it possible for you to carry out the inspections or to apply the regulation and to carry out the inspection to ensure that safety is met. We have to conclude as members here that if the Minister of Transport does not care and the officials of Air Canada do not care, you are the court of last resort. And I am going to ask you to clarify if indeed that is your responsibility and if you do care and what you were able to find out from that grievous, serious situation that existed this summer when we saw the tail end of that plane fall off and to learn of the subsequent findings of facts in DC-9 operations.

Having said that, that, Via Rail and Air Canada have the seriousness of safety, I would like to possibly come to the question of the regional rationalization specifically with respect to fare structure and the unfairness—in particular I am thinking of people in Atlantic Canada who are burdened with a surcharge that no other Canadians are faced with. If you are going from Charlo, New Brunswick, or from Moncton—we have talked about this before a couple of years ago. Mr. Taylor assured us that this would be rectified and people from your branch were to look into it, and the former minister

## [Translation]

vaient dans l'incapacité de les offrir. On pourrait presque parler de publicité trompeuse, puisque la société a été incapable de tenir des promesses. En tant qu'organisme de réglementation vous devriez être conscients de ce problème et vérifier, ou demander à la CCT de vérifier, si VIA offre vraiment aux passagers canadiens le service qu'elle prétend offrir.

Pour ce qui est de la sécurité, la perte de la queue d'un DC-9, cet été, m'a atterré. Je voudrais savoir, monsieur Benson, qui s'occupe des intérêts des Canadiens, des passagers? Nous savons que le représentants d'Air Canada ont admis publiquement, à Radio-Canada et ailleurs, qu'ils s'étaient contentés d'une inspection visuelle, sans prendre le temps de faire des radiographies. Certains articles ont relevé les erreurs qui ont permis à la fissure du DC-9 de passer inaperçue.

Vous avez mentionné les gens qui se servent des aéroports. Je m'en sers aussi et je ne pourrais dire que je ne m'inquiète pas si je constate quelque chose d'anormal. Tous les Canadiens s'attendent à ce qu'on leur offre des modes de transport efficaces et fiables. Toutefois, pour ce qui est de la sécurité des passagers de VIA Rail et des compagnies aériennes, qui sont de plus en plus nombreux, quelle protection leur est offerte quand on voit les fonctionnaires d'Air Canada admettre qu'ils se sont contentés d'une vérification visuelle des DC-9 alors que ces avions étaient en service depuis des semaines et que des centaines, des milliers de Canadiens et d'étrangers les utilisaient? Qui peut nous assurer que les passagers sont protégés?

Vous avez fait allusion à un manque de fonds et de personnel. Si c'est vraiment là le problème, le Comité se doit de demander au gouvernement de trouver les fonds nécessaires aux inspections, à l'exécution des règlements, pour assurer la sécurité. Si le ministre des Transports et les fonctionnaires d'Air Canada sont indifférents à ce problème, vous êtes le dernier recours des membres du Comité. Je vais vous demander si c'est là votre responsabilité, si vous vous en préoccupez, ce que vous avez pu déduire de cet incident très grave de l'été dernier et quelles ont été les conclusions subséquentes sur les DC-9?

Ceci dit, à savoir que VIA Rail et Air Canada font face à des problèmes de sécurité, j'aimerais en venir à la question de la rationalisation régionale et en particulier à l'injustice de la structure tarifaire. Je songe surtout aux habitants des Maritimes qui doivent payer des prix beaucoup plus élevés que les autres Canadiens. Les gens qui partent de Charlot, au Nouveau-Brunswick, ou de Moncton... nous en avons déjà parlé il y a quelques années. M. Taylor nous avait assuré que des mesures seraient prises, que vos employés se pencheraient sur la question, et l'ancien ministre aussi s'en était occupé. Les



[Texte]

was involved with this. I am not satisfied that enough has been done and I now give you the opportunity to respond to some of the things that I have proposed, Mr. Benson. I would also like you to answer as to what type of eastern arm we have in Atlantic Canada similar to the western arm that you have announced today that western Canada is going to announced today. If Western Canada is going to be entitled to the privilege of having full-time commissioners with decision-making powers in a decentralized move from CTC in Ottawa to Western Canada, then I conclude that it is only fair that Eastern Canadians, and specifically I am referring to the Atlantic region, be entitled to the same treatment. In other words, on the topic of unity in Canada today, we do not want to have any imbalance, and I would hope that you would be able to address yourself to informing us as to exactly who we have at the Atlantic region, Eastern Canadian level, who can take similar decisions on transportation and CTC matters as you have announced today that we are all so proud of that you have in the western arm.

**Mr. Benson:** I will be glad to deal with your questions as you raised them. First of all, VIA operation, whether or not the government-operated VIA Rail will be able to supply—I saw the film—the service that one anticipated from them is a matter of contract between them and the government and how much money the government is willing to pay them to subsidize them in effect to provide that kind of service. That basically is not our consideration at the present time. It used to be ours really to make sure of the costs and the subsidies for the railways under the previous operation where they get subsidized up to 80 per cent of their losses. That has been changed. There is now a contract between the Government of Canada and VIA Rail with respect to railway operations in which they are picking up 100 per cent of the deficit in effect, and we cannot tell them now often they have to provide service. We can tell them they have to provide service but not how often.

• 1630

**Mr. Harquail:** Can you tell them about safety though, to protect the passenger who is riding on that . . .

**Mr. Benson:** Yes, we can tell them about safety and the matter of safety on the railway. And we welcome specific complaints about safety, and we get some. We do not get as many as perhaps you may think. I think Mr. Turner gets more than we do, from what I have heard. But if the information is passed on to us we will look into every specific instance and we will find out what is going on and we will try to correct it. And this is the only way to correct the over-all system, by having people complain about individual incidents which we will look into and then they will smarten up.

**Mr. Harquail:** Excuse me, Mr. Chairman, through you, when you are getting the money to beef up your own staff to carry out the duties that you have in respect of the CTC is it also possible that you can get money from government to help them put the proper equipment in place to move people, if that is the business of . . .

[Traduction]

mesures prises ne sont pas suffisantes et je vous donne maintenant l'occasion de répondre à certaines de mes propositions, monsieur Benson. J'aimerais aussi vous demander s'il existe, dans les Maritimes, un organisme semblable à celui de l'Ouest que vous avez annoncé tout à l'heure. S'il est vrai que l'Ouest du Canada aura le privilège d'avoir des commissaires à plein temps, chargés de prendre des décisions, dans un mouvement de décentralisation de la CTC d'Ottawa vers l'Ouest du Canada, en toute justice les Canadiens de l'Est, surtout ceux des Maritimes, ont droit au même traitement. Autrement dit, si nous voulons l'unité au Canada, il faut éviter tout déséquilibre. J'espère que vous pourrez nous dire exactement qui, dans la région des Maritimes, peut prendre le même genre de décision, au sujet des transports, que ces personnes qui seront nommées dans l'Ouest, comme vous venez de l'annoncer.

**M. Benson:** Je serais heureux de répondre à vos questions dans l'ordre. Tout d'abord, pour ce qui est de savoir si VIA Rail sera capable de fournir le service prévu, je sais de quoi vous parlez puisque j'ai aussi vu cette émission; cela dépendra du contrat conclu entre ces sociétés et le gouvernement et de la mesure dans laquelle le gouvernement est disposé à subventionner ce genre de service. Cette question n'est pas à l'étude pour l'instant. Auparavant, nous étions chargés d'assurer les subventions aux chemins de fer, lesquelles compensaient alors 80 p. 100 des pertes. Cela a été modifié. Il existe maintenant un contrat entre le gouvernement du Canada et VIA Rail, à l'égard des services ferroviaires, en vertu duquel cette société assume 100 p. 100 du déficit et détermine elle-même la fréquence du service. Nous pouvons lui dire qu'elle doit offrir un service, mais rien au sujet de sa fréquence.

**M. Harquail:** Pourriez-vous toutefois lui dire qu'elle doit protéger le passager qui monte à bord . . .

**M. Benson:** Oui, nous pouvons soulever la question de la sécurité du service. Nous recevons des plaintes mais pas autant que vous pourriez le croire. Je crois que M. Turner en reçoit plus que nous. Toutefois, si nous recevons une plainte, nous l'étudions immédiatement, nous faisons enquête et tentons d'apporter des corrections nécessaires. C'est la seule façon d'améliorer le système dans son ensemble, en recevant les plaintes au sujet d'incidents précis sur lesquels nous pouvons fonder nos recommandations.

**M. Harquail:** Excusez-moi, monsieur le président, lorsque vous obtenez les fonds nécessaires pour que votre personnel remplisse les tâches qui vous reviennent, est-il aussi possible que vous receviez des fonds du gouvernement pour aider cette société à acquérir l'équipement nécessaire au transport des passagers, si c'est . . .

*[Text]*

**Mr. Benson:** No, that is quite different. The government operates VIA Rail and they will determine the kind of equipment VIA Rail is going to have. You know, we really have no power in doing this. We cannot tell the railway what kind of equipment they have to have. If it is unsafe, we can say it is unsafe, but we really cannot run the railroads. And the government is now in a position through VIA Rail to run passenger operations in Canada, and the responsibility as well of the government.

Moving on to the second question of air safety, this is a matter which comes under the control of the Minister of Transport. We have rail safety, they have air and water safety. I think, as you know, the Minister has indicated that an inquiry into air safety is going to be carried out, and this is really his responsibility and the responsibility of the Ministry of Transport.

Now, the third question you asked was with respect to fare structure. The fare structure is in many instances a subsidized structure so that you get equivalent—you are talking about air, I assume, in this case.

**Mr. Harquail:** I am specifically interested in joint rates vis-à-vis EPA, Air Canada and CPA. That is joint fares.

**Mr. Benson:** Yes. There is an arrangement between the airlines over which we do not have control, you know, where you fly partly Air Canada and partly CPA, for example, and we have encouraged them to get together and try to have joint fares so that it is more economical. But if they do not agree, we cannot force them to agree.

**Mr. Harquail:** But how long can we let Canadians go month by month. The dollar is involved here while they are talking and sort of welshing in the situation.

**The Chairman:** This is your last question, Mr. Harquail.

**Mr. Benson:** Well, it is very difficult. We have not the authority. You know, we can disallow a fare, but that is all we can do with respect to an air fare. But we cannot force them. What you are talking about is to add on fares, you know, joint fares, and we cannot force them to do this.

**Mr. Harquail:** You cannot.

**Mr. Benson:** No.

**Mr. Harquail:** But he was going to answer the last part, Mr. Chairman, with respect to Atlantic Canada.

**Mr. Benson:** Okay. The eastern arm of the Canadian Transport Commission, I can tell you that, given the money and the staff, I will not only set up a better western arm, a bigger one, but I will also set up an eastern arm. It is quite easy for us to do, and you know it takes some time. It will take a year or two to do it, but I am quite willing to do it, and I am quite willing to have a couple of people sitting down in Halifax or Moncton or Dartmouth, which is a very good place . . .

**Mr. Harquail:** We are getting close to the Chairman now.

**Mr. Benson:** And I must point out to you also that the present Chairman of the Rail Transport Committee is from New Brunswick; John Gray is a New Brunswicker.

*[Translation]*

**M. Benson:** Non, c'est tout à fait différent. Le gouvernement exploite VIA Rail et c'est lui qui détermine le genre d'équipement que recevra la société. Nous n'avons aucun pouvoir à cet égard. Nous ne pouvons imposer tel ou tel équipement aux chemins de fer. S'il n'est pas sécuritaire, nous pouvons le signaler, mais nous ne pouvons pas gérer nous-mêmes la société. Le gouvernement est maintenant en mesure, grâce à VIA Rail, d'offrir un service de passagers au Canada, et c'est aussi sa responsabilité.

Deuxièmement, la sécurité aérienne relève du ministre des Transports; nous sommes responsables de la sécurité des chemins de fer, et le ministre de la sécurité aérienne et maritime. Le ministre a indiqué qu'il y aurait une enquête sur la sécurité aérienne et c'est vraiment là sa responsabilité.

Troisièmement, vous avez fait allusion à la structure tarifaire. Dans bien des cas, elle est subventionnée, de sorte que l'on obtient . . . vous parliez des tarifs aériens, je suppose.

**M. Harquail:** Je m'intéresse surtout aux tarifs communs à EPA, Air Canada et CP Air.

**M. Benson:** Oui. Il existe un arrangement entre les compagnies aériennes, sur lequel nous ne pouvons exercer aucun contrôle, lorsque par exemple Air Canada et CP se partagent un itinéraire. Nous les avons encouragées à établir des tarifs communs, afin que ce soit plus économique. Toutefois, si elles ne sont pas d'accord, nous ne pouvons pas les y obliger.

**M. Harquail:** Jusqu'à quand laisserons-nous les tarifs fluctuer d'un mois à l'autre? Les clients paient pendant quelles profitent de la situation.

**Le président:** C'était votre dernière question, monsieur Harquail.

**M. Benson:** C'est très difficile, car nous n'avons aucun pouvoir. Nous pouvons refuser un tarif mais c'est tout, nous ne pouvons pas en imposer. Vous parlez de création d'un tarif commun et nous ne pouvons pas les obliger à l'accepter.

**M. Harquail:** Vous ne pouvez pas?

**M. Benson:** Non.

**M. Harquail:** Il allait répondre à ma dernière question, monsieur le président, au sujet des Maritimes.

**M. Benson:** Très bien. Je puis vous dire que si on m'octroie les fonds et le personnel nécessaire, je ne me contenterai pas d'améliorer notre division de l'Ouest, j'en créerai une aussi dans l'Est. C'est très facile, mais cela prend un certain temps, un ou deux ans. Toutefois, je suis entièrement disposé à le faire et à envoyer quelques personnes à Halifax, Moncton ou Dartmouth, lieux très agréables . . .

**M. Harquail:** Nous nous rapprochons du président.

**M. Benson:** Je dois aussi vous signaler que le président actuel au Comité du transport ferroviaire, John Gray, vient du Nouveau-Brunswick.



[Texte]

• 1635

**Mr. Harquail:** I hope you will be successful with Mr. Sinc Stevens in getting the money to do that.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Harquail. Had you added to locate it in Dartmouth, I might have agreed with you. Mr. Ritchie.

**Mr. Ritchie (Dauphin):** Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Benson, first of all, a rather parochial question. In our area we have mainly CNR, in my riding. They bought, some years ago, a trucking firm and there is a lot of complaining about having a railroad own a trucking firm that is also a fairly valid franchise dealership for that area under the system in Manitoba, which I believe is somewhat similar to All Provincial. The argument that there is not enough competition. We cannot always go by complaints—some are justified, and many are not, and so on. But have you investigated what happens in a limited area when you have a truck and rail competition owned by the same carrier, even if it is the government or the CNR?

**Mr. Benson:** I have no knowledge of the particular circumstances. But if you would like me to find out what the freight rates are in that particular area, truck vis a vis rail and over-all, as a result, as you say, of them both owning the same company, I would be pleased to do it. If you would simply put it in writing to me, I will have my people in the research department dig out the information, or in the rail transport committee.

**Mr. Ritchie (Dauphin):** I would also like some comment on the service if it would be possible for you people to give that. I do not know if they can or not.

**Mr. Benson:** The railways do own trucking companies, but there are other trucking companies in competition with them, one of the things we have not got the right to do in the Canadian Transport Commission is regulate the trucking companies because Part III has never been put into effect. So we cannot tell people where they can haul, even interprovincially, or not haul, unless it comes under the provincial government. If you have a specific instance, we would be pleased to look into it and give you the information.

**Mr. Ritchie (Dauphin):** I would like to return to grain. With the great argument going on, there are some significant thoughts and comments coming. Of course, we are comparing ourselves to the Americans where since 1970-71 they have increased their exports by some 70 per cent while we are struggling to keep up the level we at were then. There are some interesting papers and so on, and I would just like to read one or two. There is a statement here that since the early 1960s the U.S. has progressively deregulated grain-rate making. A similar trend in Canada went into the National Transportation Act of 1967, which virtually deregulated every rail rate except grain. This is speaking of Canada. But it is suggested that while Canadians may directly involved the politicians and the House of Commons, the Americans, that is the politicians have tended more to keep out of the nitty-gritty of the business end, with the political system setting the policy

[Traduction]

**M. Harquail:** J'espère que vous réussirez à obtenir ces fonds de Sinc Stevens.

**Le président:** Merci, monsieur Harquail. Si vous aviez proposé Dartmouth, j'aurais été d'accord avec vous. Monsieur Ritchie.

**M. Ritchie (Dauphin):** Merci, monsieur le président. Je vais tout d'abord poser à M. Benson une question d'intérêt régional. C'est surtout le CN qui dessert ma circonscription. Cette société a acheté il y a quelques années une entreprise de camionnage et l'on se plaint beaucoup qu'une société de chemins de fer possède une société de camionnage qui est aussi une concession assez rentable de la région grâce au système du Manitoba qui est semblable à *All Provincial*. On prétend qu'il n'y a pas assez de concurrence. On ne peut pas toujours se fier aux plaintes, certaines sont justifiées, d'autres non. Avez-vous fait enquête sur ce qui se passe lorsque le transport par camion et par chemin de fer est la propriété du même transporteur, même si c'est le gouvernement ou le CN?

**M. Benson:** Je ne suis pas au courant de ce cas-là. Si vous voulez que je vérifie quels sont les frais de transport dans cette région, le camion en comparaison au chemin de fer, en tenant surtout compte du fait qu'ils sont la propriété de la même société, je serai ravi de le faire. Si vous pouviez me fournir quelque chose par écrit, je demanderai à mes chercheurs de trouver ces renseignements, ou à la Commission des transports ferroviaires.

**M. Ritchie (Dauphin):** Je voudrais aussi obtenir des observations sur le service offer, si possible.

**M. Benson:** Il arrive que des sociétés de chemins de fer possèdent des compagnies de camionnage, mais d'autres compagnies de camionnage leur font concurrence. La Commission canadienne des transports n'a pas le droit de réglementer les compagnies de camionnage car la partie III n'a jamais été mise en vigueur. Nous ne pouvons donc pas dire où elles peuvent faire le transport, même entre les provinces, à moins que cela ne relève du gouvernement provincial. Si vous avez un exemple précis, nous voulons bien l'examiner et vous fournir ces renseignements.

**M. Ritchie (Dauphin):** J'en reviens au grain. Toute une controverse a été soulevée à ce sujet, et des idées et observations fort intéressantes seront formulées. Bien entendu, nous nous comparons aux États-Unis qui ont réussi depuis 1970-1971 à augmenter leurs exportations de 70 p. 100 alors que nous réussissons à peine à maintenir les nôtres au niveau d'alors. Des documents très intéressants ont été publiés, et je vais vous en lire un extrait. On dit entre autres que depuis le début des années 60, les États-Unis ont progressivement déréglé la structure tarifaire s'appliquant aux grains. Une tendance semblable a été amorcée au Canada en 1967 lors de l'adoption de la Loi nationale sur les transports, qui déréglait tous les tarifs ferroviaires sauf ceux s'appliquant au grain. Toutefois, on signale qu'au Canada, les hommes politiques et la Chambre des communes se sont penchés sur les détails, sur les aspects commerciaux, alors que les hommes

*[Text]*

environment, and that seems to establish more flexibility than we have at present. Would you like to comment on that, Mr. Benson?

**The Chairman:** I wonder whether I just might intervene for a brief moment before Mr. Benson responds to that question because this might be of some interest to members who are in the midst of making arrangements and plans. President Carter's visit to Canada apparently has now been cancelled or deferred because of other situations, which we are all familiar with, that are facing members of that country offshore. I mention it because there might be arrangements that members are having with spouses, or wives. For the record, I note, several members leaving the table to make phone calls.

Mr. Benson, I am sorry for that interruption but I thought members might like to be apprised.

**Mr. Benson:** First of all, the National Transportation Act of 1967 moved competition into ground transportation in Canada by recognizing the fact that in most instances there was competition between rail and trucking industries. Where there was no competition, the Act permitted an appeal to the Canadian Transport Commission under Section 23 of the National Transportation Act, where someone was a captive shipper; there have been very few appeals under that section incidentally. It may be a little difficult to operate and maybe it should be eased, the method of making an appeal, but there have been few appeals.

• 1640

The one thing that we are not allowed to leave open to competition is the the transportation of grain because it is under the Crow's Nest Pass rates. Other freight rates in Canada, if you take the period say the early nineteen-sixties to the present, have risen, the freight rates on the railways, have risen less than in the Unites States and in other countries. But the matter of the Crow's Nest Pass rates is, in my opinion, truly a political matter and the government and the members of Parliament—I am not just saying in government—are going to have to decide how they want to do it in the future. Governments have taken action by providing subsidies, through providing hopper cars and other things. There has also been a movement towards rationalization of the grain handling system in western Canada but this has been postponed until the end of the year at the present time, the abandonment of branch lines. But we really have no authority to do anything about it. You are the people that have the authority to do something about it. If you want to do something about it, do it and we will enforce it but you cannot turn to the Canadian Transport Commission for that.

**Mr. Ritchie (Dauphin):** Mr. Benson, this comment is an interesting one, that the complex American rate system is like a blanket—that is speaking of grain—where a pull at one corner just dissolves the whole blanket in that a change of rates to the Gulf coast would merely cause an adjustment to the Pacific northwest, even though they are a long way apart. Now they have the barge aspect which we have not much of it, or little, but we do have trucks and it says:

*[Translation]*

politiques américains ont plutôt déterminé une politique globale, qui semble permettre une plus grande souplesse. Avez-vous des observations là-dessus, monsieur Benson?

**Le président:** Permettez-moi d'intervenir avant que M. Benson réponde. Pour la gouverne des députés qui ont fait certains arrangements, il paraît que la visite du président Carter au Canada ait été annulée ou reportée en raison de certains événements, que nous connaissons tous, auquel fait face le gouvernement américain. Je le signale à la gouverne de ceux qui ont pris des dispositions avec leurs conjointes ou leurs femmes, je note que plusieurs députés se lèvent déjà pour aller téléphoner.

Je m'excuse de cette intervention, monsieur Benson, mais j'ai cru que les députés devraient être informés.

**M. Benson:** Premièrement, la Loi nationale sur les transports de 1967 a introduit la concurrence dans les transports terrestres au Canada en reconnaissant le fait que dans la plupart des cas il existait une concurrence entre les compagnies de chemins de fer et les compagnies de camionnage. En l'absence de concurrence, l'article 23 de la Loi nationale sur les transports permet la présentation d'un appel devant la Commission canadienne des transports. Soit dit en passant, très peu d'appels ont été interjetés aux termes de cet article. C'est une procédure un peu compliquée et il faudra peut-être simplifier le processus d'appel, mais en fait il y a eu peu d'appels.

Le seul domaine où la concurrence ne peut s'appliquer est celui du transport des grains, car il est assujéti aux taux du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Depuis le début des années 1960, les autres tarifs de fret, les tarifs de frais des chemins de fer en vigueur au Canada ont moins augmenté qu'aux États-Unis et dans les autres pays. A mon avis, le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau est une question politique et le gouvernement et les députés—et je ne parle pas seulement des députés ministériels—devront prendre des décisions à ce sujet à l'avenir. Les gouvernements ont offert des subventions, fourni les wagons-trémiés et pris d'autres mesures. On a aussi essayé de rationaliser le système de manutention du grain dans l'Ouest du Canada mais l'abandon de certaines lignes a été reporté jusqu'à la fin de l'année. Nous n'avons en fait aucun pouvoir là-dessus. C'est vous qui avez ce pouvoir. Si vous voulez faire quelque chose, faites-le et nous allons nous occuper de la mise en œuvre, mais vous ne pouvez pas demander à la Commission canadienne des transports de faire ces changements elle-même.

**M. Ritchie (Dauphin):** Monsieur Benson, ce que vous dites est intéressant, lorsque vous comparez le système complexe de tarifs américain pour le grain à une couverture qui se défait lorsqu'on tire un fil, et lorsque vous dites qu'une modification du tarif de transport jusqu'à la côte du Golfe entraînerait un rajustement de celui du nord-ouest de la côte du Pacifique, même si ces deux régions sont très éloignées l'une de l'autre. On parle aussi du transport par barges, qui se fait peu ici, mais nous avons le transport par camion. Je cite:



**[Texte]**

Truck rates have had a big effect on rates from areas in North Dakota that ship to Duluth. Similarly truck-barge combinations servicing western Montana affect American export rail rates which were about five times Crow as of early 1979.

Now, the American system has led to flexibility, innovation and rapid investment in fast-floating elevators and hopper cars and I feel we really must search for enough negotiating flexibility points where it will change this. Now, we are going to do something if we want to continue to export grain. We have to do something more and something more than just buy hopper cars. What is your comment on this. Do you feel it is entirely a political thing? We tend to point to the railways but they are only one factor in many things.

**Mr. Benson:** This certainly is a pretty loaded question. You had a Royal Commission, the Snively Commission, looking at this particular fact and what happened? Did you agree with them or disagree with them? The government has looked into this many times; I think this is a matter of political action. The political action that has been taken to date has been to say, we will keep the Crow's Nest Pass rates and we will buy hopper cars and we will subsidize the railways and find other ways to fix up those essential branch lines and we will try to nationalize the system in western Canada; that is the branch line system. Now, that has been the action that you, as politicians, have decided upon. I have no power to over rule that. We were holding hearings regarding the abandonment of branch lines and then the politicians came to us and said, "Well, you have to put them off for six months." Presently the abandonment of branch line hearings which we were going to have in western Canada, some of which I think should be abandoned—and I would never say one that should be abandoned because you would lose if you did—have to be held back until the end of the year. That is a government decision and we have to accept it. That is the position we are in as a commission. We will do our job, provided we get guidance from the government as to the job they want us to do.

**Mr. Forrestall:** Your last question, Mr. Ritchie.

• 1645

**Mr. Ritchie (Dauphin):** One thing should be said, I think, and that is that I think there is a feeling that farmers collectively are hurt. A farmer only competes with his neighbour, basically. It is the country at large that is hurt, because the farmer learns to live with whatever money the total industry gets; he gets his share, and if he is a little better than his neighbour, he survives. This is why I think people like you are in a position at least to give advice, when called on, to the best of your ability. That will be important.

**Mr. Benson:** All I was saying, really, was that with the Snively Commission a large part of the technical information they had available to them was provided by our Commission, and the same with the Hall Commission. Our staff provided a great deal of the technical information. We co-operated wholeheartedly with them and provided information to them.

**[Traduction]**

Les tarifs de transport par camion ont eu une influence considérable sur les tarifs de transport des régions du North Dakota vers Duluth. De même, les tarifs de transport combiné camion-barge dans l'ouest du Montana ont eu de l'incidence sur les tarifs ferroviaires américains pour l'exportation, qui représentaient cinq fois le taux du Pas-du-Nid-de-Corbeau au début de 1979.

Le système américain est très souple et a permis d'innover et d'investir rapidement dans les élévateurs flottants et dans les wagons-trémies et à mon avis, nous devons identifier les éléments où la négociation est possible. Si nous voulons continuer d'exporter du grain, il faudra faire quelque chose, et pas seulement acheter des wagons-trémies. Qu'en pensez-vous? Croyez-vous que la question relève seulement des hommes politiques? On parle surtout des chemins de fer, mais ils ne sont en fait qu'un élément parmi d'autres.

**M. Benson:** C'est une question très délicate. Il y a eu une commission royale d'enquête, la Commission Snively, qui a étudié cet aspect, et qu'est-il arrivé? Êtes-vous d'accord ou non quant à ses conclusions? Le gouvernement a étudié la question à maintes reprises; je crois qu'elle appartient au domaine politique. Jusqu'à maintenant, les dirigeants ont décidé de maintenir les taux du Pas-du-Nid-de-Corbeau, d'acheter des wagons-trémies, de subventionner les chemins de fer, de remettre en état les embranchements principaux et de rationaliser le réseau dans l'ouest du Canada, je veux dire le réseau ferroviaire. Ce sont les mesures que les hommes politiques ont prises. Je n'ai pas le pouvoir de les renverser. Nous avons tenu des audiences au sujet de l'abandon des embranchements et les hommes politiques nous ont dit: «Il faut reporter cela à six mois». Les audiences sur l'abandon des embranchements qui devaient se tenir dans l'ouest du Canada—je pense que certains embranchements doivent être abandonnés mais je me risquerai pas à les identifier car c'est un jeu dangereux—doivent être reportées jusqu'à la fin de l'année. C'est le gouvernement qui l'a décidé et nous devons nous y conformer. Telle est la position de la Commission. Nous sommes disposés à faire notre travail, pourvu que le gouvernement nous dise ce qu'il attend de nous.

**M. Forrestall:** Votre dernière question, monsieur Ritchie.

**M. Ritchie (Dauphin):** On pense que ce sont les agriculteurs, en tant que groupe, qui en souffrent. En fait, les agriculteurs ne sont en concurrence qu'avec leurs voisins. C'est le pays dans son ensemble qui en souffre, car l'agriculteur apprend à se contenter des revenus de l'ensemble de cette industrie, dont il obtient sa part, et s'il vit un peu mieux que son voisin, il est content. C'est pourquoi, à mon avis, les gens comme vous peuvent au moins nous conseiller de leur mieux lorsque nous le leur demandons. C'est important.

**M. Benson:** Tout ce que je dis, c'est que la Commission Snively a reçu une grande partie de son information technique de notre Commission, tout comme la Commission Hall. Notre personnel a collaboré sans hésitation avec ces commissions et leur ont fourni les renseignements techniques dont elles avaient besoin.

[Text]

**Mr. Ritchie (Dauphin):** Thank you.

**Mr. Forrestall:** Thank you, Mr. Ritchie. Mr. Deniger, please.

**Mr. Deniger:** Thank you, Mr. Chairman. Welcome, Mr. Benson. I find myself in the somewhat interesting situation of having the opportunity of examining my former boss. I can honestly tell you that when I worked with the CTC I had the benefit of the time and the patience and the goodwill of most of the witnesses you have brought with you. I never thought one day I would be an M.P., but I certainly want to thank everyone at the CTC who helped me along, and you also, in my career.

**An hon. Member:** Down!

**Mr. Benson:** Everybody moves downhill sometime.

**Mr. Deniger:** It is a long way down.

**The Chairman:** On behalf of all the members, I will take objection to that.

**Mr. Benson:** I am talking financially.

**Mr. Deniger:** Mr. Benson, as you said earlier today, indeed, the CTC is blessed with tremendous expertise. I have always been concerned, since I have left the CTC, with the integrity of the CTC. Can you tell this Committee what your views are on the Nordair situation in so far as it relates to this specific point? The Minister in the House indicated that he has now in his hands all the final proposals. He intends to go to Cabinet on it. Cabinet will make a decision. Then you will be faced with having to ratify a Cabinet decision when you said earlier today in your testimony that CTC decisions are appealable to Cabinet.

**Mr. Benson:** At present Nordair is owned directly or indirectly, by the government. If the government decides to dispose of an asset, I presume they have the right to do it, and if they want to pass an order in council saying, we are going to sell Nordair to so-and-so, I think we would find it very difficult to say no, because if we said no, it would be appealed back to the Cabinet and they would say yes. They can make that kind of decision; that is the way the National Transportation Act is written, for better or for worse.

**Mr. Deniger:** I am very concerned that we are seeing more and more political interference in regulatory agencies. This goes much beyond the CTC, of course, to all the regulatory agencies of this country where, basically, they were put together with the view of being independent agencies.

I would like also to ask you what the precise role of the Research Branch of the CTC is now, as we talk, in 1979, and how it has evolved since the CTC was created.

**Mr. Benson:** The Research Branch we have in the CTC is a branch that I am very proud of. I think it is probably the best group, with respect to transportation research, certainly on the North American continent and, perhaps, in the world. They carry out economic research. A great deal of the work we do is requested by the Ministry of Transport and the government, as you well know. Beyond that we look into matters on our own and we do research, in addition to that, with respect to specific cases we have before us. When the Commission was originally

[Translation]

**M. Ritchie (Dauphin):** Merci.

**M. Forrestall:** Merci, monsieur Ritchie. Monsieur Deniger, je vous prie.

**M. Deniger:** Merci, monsieur le président. Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Benson. Je me trouve dans une situation assez particulière, car j'interroge mon ancien patron. En toute honnêteté, lorsque j'ai travaillé à la Commission canadienne des transports, j'ai pu apprécier la patience et la bonne volonté de la plupart des témoins qui vous accompagnent. J'étais loin de penser que je serais un jour député, mais je tiens à remercier tous ceux qui, comme vous même, m'ont aidé pendant que j'occupais mes fonctions à la Commission.

**Une voix:** Assez!

**M. Benson:** Tout le monde a ses hauts et ses bas.

**M. Deniger:** C'est descendre bien bas.

**Le président:** Au nom de tous les députés, je suis offusqué.

**M. Benson:** Je veux parler de l'aspect financier.

**M. Deniger:** Monsieur Benson, comme vous l'avez dit plus tôt, la CCT a à son service un nombre considérable de spécialistes compétents. Depuis que je ne suis plus à son service, je me préoccupe constamment de l'intégrité de la Commission. Pouvez-vous dire au Comité ce qui en est à cet égard, dans le dossier Nordair? Le ministre a dit à la Chambre qu'il avait maintenant reçu toutes les propositions finales et qu'il allait les soumettre au Cabinet, qui prendra une décision. Vous devez donc ratifier une décision du Cabinet, puisque que vous avez dit tantôt que les décisions de la Commission, pouvaient être renversées par le Cabinet.

**M. Benson:** Actuellement, Nordair est la propriété, directe ou indirecte, du gouvernement. Si le gouvernement décide de céder un bien, il a sans doute le droit de le faire, et s'il promulgue un décret portant la vente de Nordair à un acheteur quelconque, il nous sera très difficile de nous y opposer, car dans ce cas, on ferait appel au Cabinet, qui renverserait notre décision. Le gouvernement, peut faire ce qu'il veut à cet égard, c'est ainsi que la Loi nationale sur les transports est faite, pour le meilleur ou pour le pire.

**M. Deniger:** Je m'inquiète de l'ingérence croissante du pouvoir politique dans l'administration des organismes de réglementation. Cela ne concerne pas uniquement la Commission canadienne des transports, bien sûr, mais tous les organismes de réglementation du pays, qui devaient à l'origine être indépendants.

J'aimerais aussi savoir quel est le rôle précis de la direction de la recherche de la CCT, et comment ce rôle a évolué depuis la création de la Commission.

**M. Benson:** Je suis très fier de la direction de la recherche de la CCT. C'est sans doute le meilleur groupe de recherche sur les transports du continent nord américain et peut-être du monde. Ce groupe fait des recherches dans le domaine économique, très souvent à la demande du ministère des Transports et du gouvernement. Nous faisons également des recherches de notre propre initiative sur des cas particuliers qui nous sont soumis. Lors de sa création en 1967, la Commission canadienne des transports devait conseiller le ministre sur l'établis-



[Texte]

formed, in 1967, there was a view that the Canadian Transport Commission would supply policy advice to the Minister; that was under Section 21 of the act. That never happened, because you cannot serve as a regulatory agency making judicial decisions, and at the same time tell the minister how he should operate. So what really happened in the commission, and you know this as well as I do, is that advice was provided when the minister requested advice, and if the existing minister wanted us to look into some particular matter, we would do it. When you add the transportation review, and Mr. Marchand was Minister of Transport, we did a tremendous amount of that work in the research committee of the Canadian Transport Commission.

• 1650

**Mr. Deniger:** In view of this conflict that you have described between the quasi-judicial and the administrative or the policymaking, is it your view that the research division, or the powers given to the CTC under the act for research, should be given to MOT and the minister?

**Mr. Benson:** No, I think we are going to have to continue a research division. The direction has been changing, more specifically into economic research, and I think this is going to have to continue for a long time because nobody else is going to be able to set up the kind of research branch that we have for a very long period of time. As well, I do not think the kind of people we have operating in the research division would want to become employees of the Ministry of Transport, because they want independence, they want to be able to disagree.

**Mr. Deniger:** I can understand that.

**Mr. Benson:** If you are an employee of the Minister of Transport it is really hard to disagree with the minister. Our people can. They can express their views, their independent views, and if the minister wants to adopt them, that is fine; if they decide they are not what the government wants to adopt, that is fine too. It is the same as our decisions. If they want to change our decisions they can change them, but at least they are independent decisions initially.

**Mr. Deniger:** On another topic, Mr. Benson, my colleague from the NDP raised the matter of the relationship between the bus load and the rail load. I remember a CTC study done by Z. Haritos dealing precisely with the costs of operation of a bus in relation to the roadbed, and the railways and their roadbed, and I was wondering if the CTC, since it is a 1972 study, would consider rendering it public, or giving it to the Chairman.

**Mr. Benson:** It is public.

**Mr. Deniger:** Then it would be wise if we could obtain a copy. Instead of noting to your officials that it is indeed public, I would sure like to see it again.

[Traduction]

sement de politiques, en vertu de l'article 21 de la Loi. Cela n'a jamais eu lieu, car on ne peut agir en tant qu'agence de réglementation et prendre des décisions judiciaires, et en même temps conseiller le Ministère sur la façon dont il doit fonctionner. Vous savez aussi bien que moi comment les choses se passaient. La Commission fournissait des conseils quand le ministre le demandait; si le ministre du moment voulait qu'on étudie une question particulière, on l'étudiait. Si on ajoute à cela l'examen des transports que nous avons fait, lorsque M. Marchand était ministre des Transports, on se rend compte que la direction de la recherche de la CCT a fait une large part de ce travail.

**M. Deniger:** Compte tenu des incompatibilités que vous avez signalées entre l'aspect quasi-judiciaire, l'aspect administratif et l'élaboration de politiques, croyez-vous que la direction de la recherche, ou les pouvoirs conférés à la Commission canadienne des transports en vertu de la Loi relative à la recherche, devraient être transférés au ministère et au ministre des Transports?

**M. Benson:** Non, je crois que nous devons garder notre direction de la recherche. La direction a connu des changements, s'orientant plutôt vers la recherche économique; je crois que ce travail devra continuer pendant très longtemps parce que personne d'autre ne sera capable de mettre sur pied une direction de recherche comme la nôtre avant très longtemps. Je ne pense pas non plus que les personnes qui travaillent accepteraient de devenir des employés du ministère des Transports; ils veulent leur indépendance, ils veulent pouvoir être en désaccord.

**M. Deniger:** Je comprends cela.

**M. Benson:** En tant qu'employé du ministère des Transports, il est très difficile d'être en désaccord avec le ministre. Nos employés le peuvent. Ils peuvent exprimer leur point de vue, leur point de vue indépendant, si le ministre veut accepter ces points de vue, c'est très bien; s'il décide que ces points de vue ne sont pas ceux que veut adopter le gouvernement, c'est très bien aussi. Il en est de même pour nos décisions. Si le gouvernement veut changer nos décisions, il le peut; mais au moins ces décisions sont, à l'origine, indépendantes.

**M. Deniger:** Pour passer à un autre sujet, monsieur Benson, mon collègue du NPD a soulevé la question du rapport entre la charge des autobus et la charge des voies ferrées. Je me souviens d'une étude de la CCT faite par M. Z. Haritos, elle traitait justement du taux d'exploitation des autobus par rapport aux routes et du taux d'exploitation des chemins de fer par rapport à la voie; étant donné que cette étude date de 1972, je me demandais si la Commission serait prête à la rendre publique ou à la donner au président.

**M. Benson:** Elle est publique.

**M. Deniger:** Il serait donc bon d'en obtenir un exemplaire, si c'est possible. D'après vos collaborateurs, cette étude est déjà publiée; j'aimerais beaucoup la revoir.

[Text]

**Mr. Benson:** You can have a copy. I will send you a copy. I will undertake to send a copy to you.

**Mr. Deniger:** All right.

**Mr. Benson:** I met Mr. Haritos in Toronto yesterday or the day before at the ATAC meeting, and he tells me he is updating it. There are a lot of subjective things involved in making those kinds of comparisons. For any kind of comparison of that kind you have to assume that certain things are happening. It was a good study and it showed that airlines were being subsidized very heavily; the bus system was, as I recall, not as much. But the shipping industry was being tremendously subsidized, as I recall.

**Mr. Deniger:** I am going from one subject to the other, but I was also interested in the CTC's action this summer when Air Canada offered the Canadian public very cheap American air fares from points in Canada to points in the States. The CAB in the States did not allow that action to be taken, and the reason that was given, publicly anyway, was that the CTC does not itself allow lower air fares for American companies to fly from points in the U.S. to points in Canada. Is that a fair statement?

**Mr. Benson:** This is a very complicated question on which they just had an intergovernmental meeting between Canada and the United States. The matter was not resolved at that particular meeting.

**Mr. Deniger:** It is then your opinion that we will not be blessed with lower air fares for a while yet?

**Mr. Benson:** What I would say is that we are not going to be blessed with lower air fares no matter what anybody does. The cost of fuel is going up and air fares are going up. They have gone up 20 per cent in the United States in the last year and they are going to continue going up. What you may do by having more competition and allowing people to fly on various routes is perhaps to stop the increase from being as much.

• 1655

**The Chairman:** Your last question, Mr. Deniger.

**Mr. Deniger:** Thank you, Mr. Chairman.

Recently the air transport committee amended its air carrier regulations and lessened the constraints that surround charter movements in Canada by reducing the number of days that are required when you buy a ticket, and so on and so forth. What impact will that have on Wardair? Will it really be the solution that Wardair was asking for? Will it be able to survive, is basically my question.

**Mr. Benson:** I think you will have to ask Mr. Ward that question.

**Mr. Deniger:** One final supplementary. What benefits then will air carriers get from the amendments to your policy?

**Mr. Benson:** The public will get some great benefits, because in flying south to the United States or flying in Canada you can get a charter now as long as you stay over the Sunday. If you fly Friday night and stay until Monday morn-

[Translation]

**Mr. Benson:** Vous pouvez en avoir un exemplaire. Je vais m'arranger pour vous en envoyer un exemplaire.

**Mr. Deniger:** D'accord.

**Mr. Benson:** Hier ou avant-hier, j'ai rencontré M. Haritos à la réunion de l'*Air Transport Association of Canada*; il m'a dit qu'il mettait cette étude à jour. Ce genre de comparaison donne libre cours à beaucoup de subjectivité. Il faut faire des hypothèses sur certaines des choses qui se passent. L'étude a été bien faite et montre que les lignes aériennes sont subventionnées de façon importante; les autobus, si je me souviens bien, sont les moins subventionnés. Mais le transport de marchandises l'est énormément, si je me souviens bien.

**Mr. Deniger:** Je saute d'un sujet à l'autre, mais je me suis intéressé également aux activités de la Commission cet été, au moment où Air Canada a offert au public canadien des tarifs très raisonnables pour des voyages entre le Canada et les États-Unis. Le *Civil Aeronautic Board* des États-Unis s'y est opposé; il a expliqué son refus, publiquement du moins, en disant que la CCT ne permet pas de tarif aérien à rabais pour les lignes aériennes américaines exploitées entre les États-Unis et le Canada. Est-ce bien cela?

**Mr. Benson:** Cette question est très compliquée, elle a fait l'objet d'une réunion intergouvernementale entre le Canada et les États-Unis, qui n'a d'ailleurs pas permis de la résoudre.

**Mr. Deniger:** Croyez-vous, alors, que nous ne pourrions bénéficier de tarifs aériens à rabais dans un avenir proche?

**Mr. Benson:** A mon avis, quoi qu'il arrive, nous n'allons pas bénéficier de tarifs aériens à rabais. Le coût du pétrole augmente et le tarif aérien augmente. Il a augmenté de 20 p. 100 l'an dernier aux États-Unis et il continue. Une plus grande concurrence et une plus grande variété de parcours pourraient peut-être freiner un peu l'augmentation.

**Le président:** Votre dernière question, monsieur Deniger.

**Mr. Deniger:** Merci, monsieur le président.

Le Comité des transports aériens a récemment modifié ses règlements sur les transports aériens et réduit les restrictions relatives au transport nolisé au Canada particulièrement en diminuant le nombre de jours nécessaire pour acheter un billet. Quelles seront les répercussions de cette modification sur Wardair? Est-ce vraiment la solution que cherchait Wardair? En fait, je veux savoir si Wardair pourra survivre.

**Mr. Benson:** Je crois qu'il vous faudra poser cette question à M. Ward.

**Mr. Deniger:** Une dernière question supplémentaire. Quels seront les avantages que les transports aériens retireront des modifications apportées à votre politique?

**Mr. Benson:** Le public va retirer des avantages importants, parce que maintenant pour les voyages en direction des États-Unis ou à l'intérieur du Canada, on peut obtenir un vol nolisé, pourvu que le dimanche soit compris dans le voyage. Si on part



[Texte]

ing you can get a charter flight, whereas you had a standard seven days before. There are quite a few other advantages.

**Mr. Deniger:** Thank you.

**The Chairman:** Perhaps that is something members of Parliament should be doing to save money.

**Mr. Bockstael:**

**Mr. Bockstael:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benson, it is a privilege for me to have this opportunity to address myself to you and the members of this very important transport commission. I note in your report, the latest one for the transport commission, 1978, that when we look at the apportionment of your budget, only 5 per cent is administrative; the balance lies in statutory payments and things that are required.

Today we are dealing with Votes 125 and 130. My interest lies in the creation of the Western division. I think it is academic whether we call it a branch or a division. I really want to praise the foresight of the previous government in establishing that Western division. I am not alone, because that opinion is reinforced and upheld by the Minister of Transport himself, the Minister of Energy—the Western ministers, that is—and the one-sided task force on transportation problems headed by the member from Lisgar. I understand that the one-man task force from Moose Jaw is also in favour of this creation of a Western division.

I think the idea of this decentralization was to get real Western involvement in the decision-making and decision powers on matters that affect the area, and on our regional problems. To that end, I would ask you, if that division has a certain autonomy in making these decisions, or does everything have to be referred back to head office?

**Mr. Benson:** No. We have two commissions out there, and it was visualized that they would make most of the decisions with regard to Western Canada on matters which applied only to Western Canada. Now, they will need technical staff from Ottawa. The budget that I am allowed was increased by \$500,000, as I recall. No, not that much; \$300,000 in one year.

**Mr. Bockstael:** For 1979-80?

**Mr. Benson:** Yes.

**Mr. Bockstael:** This current one we are studying.

**Mr. Benson:** The current year. Most of this will be eaten up by moving people out there and establishing an office. We have had to move technical people from Ottawa out there. We are also going to have to supply technical support from Ottawa for hearings out there, because you cannot duplicate the Ottawa office in the short run in Saskatoon on anything like this kind of money.

**Mr. Bockstael:** I understand.

**Mr. Benson:** We will build it up gradually.

[Traduction]

le vendredi soir et qu'on reste jusqu'au lundi matin, on peut avoir un vol nolisé; avant les modifications il fallait rester au moins sept jours. Il y a beaucoup d'autres avantages.

**M. Deniger:** Merci.

**Le président:** Le député devrait peut-être penser à ces vols nolisés afin de nous épargner de l'argent.

Monsieur Bockstael.

**M. Bockstael:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Benson, c'est pour moi un privilège de pouvoir m'adresser à vous et aux membres de cette très importante commission de transports. Dans votre rapport le plus récent, le rapport de la commission pour 1978, 5 p. 100 seulement de votre budget sont affectés à l'administration; le reste est consacré aux paiements statutaires et aux inévitables dépenses de matériel.

Nous traitons aujourd'hui des crédits 125 et 130. Je m'intéresse à la mise en place de la division dans l'Ouest. Je crois qu'il importe peu qu'on l'appelle direction ou division. Enfin, je veux féliciter le gouvernement précédent de la prévoyance dont il a fait preuve en établissant cette division dans l'Ouest. Je ne suis pas le seul, mon opinion est confirmée par le ministre des Transports lui-même, le ministre de l'Énergie, c'est-à-dire les ministres de l'Ouest, et le très prévenu groupe de travail sur les problèmes de transport dirigé par le député de Lisgar. Je crois comprendre que le groupe de travail à membre unique de Moose Jaw appuie également la création de cette division de l'Ouest.

Je crois que le but de cette décentralisation est d'obtenir une participation réelle de l'Ouest dans la prise de décision sur les questions qui touchent la région ainsi que sur les problèmes régionaux. A cette fin, je voudrais savoir si cette division a une certaine autonomie dans la prise de décision, ou s'il faut tout renvoyer au bureau chef?

**M. Benson:** Non. Nous avons deux commissions dans l'Ouest, et on a prévu que ces commissions prendraient la plupart des décisions touchant l'Ouest du Canada pour toute question intéressant exclusivement l'Ouest du Canada. Elles auront besoin du personnel technique d'Ottawa. Si je me souviens bien, on a augmenté le budget, on l'a fait passer à \$500,000. Non, moins que cela, \$300,000 pour un an.

**M. Bockstael:** Pour l'année financière 1979-1980?

**M. Benson:** Oui.

**M. Bockstael:** L'année en cours que nous étudions maintenant.

**M. Benson:** Pour l'année en cours. La majorité de ces fonds sera utilisée pour transporter du personnel et pour établir un bureau. Nous avons dû déménager le personnel technique d'Ottawa vers l'Ouest. Nous devons également obtenir de l'appui technique d'Ottawa pour les audiences qui auront lieu là-bas, parce que, avec le peu de temps et le peu d'argent dont nous disposons, il est impossible de doubler le bureau d'Ottawa à Saskatoon.

**M. Bockstael:** Je comprends.

**M. Benson:** Nous allons le renforcer peu à peu.

## [Text]

**Mr. Bockstael:** You have answered my second question partially. The point is, we could say this extra allocation of \$300,000 is in part an establishment fund but it is being used up to move people into their positions.

**Mr. Benson:** That is right.

**Mr. Bockstael:** Therefore, this Western division has no budget of its own. You have indicated that.

**Mr. Benson:** Not at this particular point, and whether it will ultimately, you know, have to have, in our calculations, a budget of its own.

**Mr. Bockstael:** I understand that you have said there are two commissioners and there is a skeleton staff, people that are practically loaned from Ottawa to this area.

**Mr. Benson:** Well, no, they are people who wanted to—Many of them are westerners who wanted to move out there and they moved into the office out there. There are eight people, presently, in the federal establishment out there. There will be more. We will build it up.

**Mr. Bockstael:** So there has been no additional Treasury Board allocation but I think your situation is aggravated when you told us that on top of not providing funds for this, they are saying we are going to reduce man-years. When we look at this report, there were 866. It was reduced from 878 person-years authorized down to 866, a reduction of 12, in this budget that we are looking at. And I heard you say that you thought they might want you to cut about another 100 people?

**Mr. Benson:** The 1980-81 allocation is 766 people.

**Mr. Bockstael:** So they want you to do more work but they want you to use fewer people.

**Mr. Benson:** Well, we have countered this by going back to the Treasury Board and indicating, if you want us to do this additional work, we have to have people to do it. One of the things they have asked us to do is cost audit VIA Rail. We requested from the Treasury Board additional people to do it, because we just cannot do it, cutting 100 people off our staff, and they are asking us to do a cost audit of Via Rail. We have got to have more people to do it.

**Mr. Bockstael:** Right.

**Mr. Benson:** I do not think there has been a vast expansion in staff at the Canadian Transport Commission, because there are a lot fewer people there now than there was when I first went there seven years ago.

**Mr. Bockstael:** Right.

**Mr. Benson:** So, you know, it has not been an expanding situation.

**Mr. Bockstael:** Well, establishing a western division, then, and not giving it the ways and means to do its job amounts to tokenism unless they really mean that they want to operate that kind of division.

## [Translation]

**M. Bockstael:** Vous avez partiellement répondu à ma deuxième question. On pourrait donc dire que cette affectation supplémentaire de \$300,000 est en partie, un fonds d'établissement, mais qu'on s'en sert pour mettre le personnel en place.

**M. Benson:** C'est cela.

**M. Bockstael:** Alors, cette division de l'Ouest n'a pas de budget en propre. Vous l'avez dit.

**M. Benson:** Pas à l'heure actuelle, selon nos prévisions, il faudra à un moment donné lui en accorder un.

**M. Bockstael:** Vous avez dit, je crois qu'il y a deux commissaires et un personnel squelettique composé pratiquement de personnes d'Ottawa prêtées à cette région.

**M. Benson:** Enfin, non; ce sont des personnes qui voulaient... Beaucoup d'entre eux viennent de l'Ouest et voulaient y retourner; ce sont eux qui sont allés à ce bureau. À l'heure actuelle, il y en a huit dans l'établissement fédéral là-bas. Il y en aura plus. Nous allons augmenter l'effectif.

**M. Bockstael:** Il n'y a donc pas eu d'affectation supplémentaire au Conseil du trésor; je crois que la situation est encore plus grave, car non seulement il ne fournit pas de financement, mais encore il annonce une réduction des années-personnes. Lorsque nous avons étudié ce rapport, il y avait 866 années-personnes. Ce chiffre était une réduction des 878 années-personnes initialement autorisées, donc il y a une réduction de 12 dans le budget que nous étudions. Or je vous ai entendu dire que vous ne croyez pas impossible qu'on veuille faire une réduction de 100 personnes?

**M. Benson:** L'affectation pour 1980-1981 est de 766 personnes.

**M. Bockstael:** On veut donc que vous fassiez plus de travail avec moins de personnes.

**M. Benson:** Nous avons réagi à cette réduction en disant au Conseil du trésor que si on veut qu'on fasse ce travail supplémentaire, il nous faudra le personnel nécessaire. Entre autres, on nous a demandé de faire une vérification des prix de revient par rapport à Via Rail. Nous avons demandé au Conseil du trésor du personnel supplémentaire pour le faire, parce que cela nous est impossible avec 100 personnes de moins dans notre effectif; on veut que nous fassions une vérification des prix de revient de Via Rail. Nous avons besoin d'une augmentation de personnel pour cela.

**M. Bockstael:** D'accord.

**M. Benson:** Je ne crois pas que le personnel de la CCT a beaucoup augmenté, il y a aujourd'hui beaucoup moins d'employés que quand je suis arrivé il y a sept ans.

**M. Bockstael:** D'accord.

**M. Benson:** Nous n'avons donc pas connu d'expansion.

**M. Bockstael:** Donc, l'établissement d'une division de l'Ouest sans les moyens nécessaires pour qu'elle accomplisse son travail n'est qu'un geste symbolique, à moins que ce soit ce qu'ils veulent.



[Texte]

**Mr. Benson:** We will operate it and I can assure you it will not be a token operation. But it affects the speed with which you can move people in and do things. And there has to be a recognition of the fact that where we are required to do additional work we have to have more staff to do it.

**Mr. Bockstael:** I want to hurry and get two more questions in.

Mr. Jelinek referred to grain cars, hopper cars. The current addition of hopper cars being delivered is something that was already implemented and the ongoing rehabilitation of railway cars is still having its effect on this year's crop, I would take it. Announcements such as, we are buying more cars, we are ordering more cars, we are leasing more cars, do nothing to alleviate the current situation, especially when there could be a lower yield of crops in the West, with ample farm storage to take care of it. So that the congestion or the delivery will not be the result of simply proposing to order or budget for new cars in the future. Is that a correct assumption?

**Mr. Benson:** Well, there is always a lapse time between the time that you order mechanical equipment and you get it.

**Mr. Bockstael:** Is the delivery of a hopper car something like so many a month, eight a month?

**Mr. Benson:** I really could not quote the figure, but it depends who the manufacturer is.

**The Chairman:** Your last question, Mr. Bockstael.

**Mr. Bockstael:** My last question. After all the studies were made, there was a recommendation of which lines should be abandoned. Then that was held off until October 31 and now it is extended by a month. While these branch lines are to remain open, are they giving your CTC any ways and means of ensuring that the safety and the capacity of these branch lines are being maintained and assuring that they can handle the traffic that is supposed to go on them?

**Mr. Benson:** Well, we carry out examinations, within the 87 man-years we have to do it, as to what is happening on these particular lines. We do our best to make sure they are operating. Mind you, a lot of the lines that were going to be abandoned in the original survey that was done of the branch line system were not used at all.

• 1705

**Mr. Bockstael:** Thank you. May I say that I want to really support an increase in your staff for the safety of the people of Canada and in Western Canada.

**An hon. Member:** Hear, hear!

**The Chairman:** Mr. Ellis and Mr. Dionne.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, I know that we have another meeting scheduled in this room for about 24 minutes from now, 26 minutes from now, so I am going to be very brief, and I am going to make two statements before I even ask any

[Traduction]

**M. Benson:** Nous allons établir cette division et je peux vous assurer qu'il ne s'agira pas d'un organisme symbolique. Mais ces réductions vont avoir un effet sur la rapidité d'installation et de mise au travail. On a reconnu que quand on nous demande du travail supplémentaire il nous faut du personnel en plus.

**M. Bockstael:** Je vais me dépêcher afin de poser deux autres questions.

M. Jelinek a parlé des wagons céréaliers, des wagons trémies. La livraison actuelle de wagon trémies supplémentaires est déjà chose faite, et je suppose que le réaménagement permanent des wagons de chemins de fer a un effet sur les récoltes de cette année. Le fait qu'on achètera d'autres wagons, qu'on en commande d'autres, qu'on en loue d'autres, n'allège en rien la situation actuelle, surtout quand on considère que la récolte dans l'Ouest sera peut-être inférieure et qu'il y a suffisamment d'entrepôts sur les exploitations agricoles pour la recevoir. Donc il ne suffit pas de commander de nouveaux wagons ou de les prévoir dans les budgets pour résoudre nos difficultés de livraison. Est-ce que mon hypothèse est exacte?

**M. Benson:** Eh bien il y a toujours un délai entre le moment où l'on commande un équipement et celui où il est livré.

**M. Bockstael:** Combien de wagons trémies sont livrés par mois, huit?

**M. Benson:** Je ne pourrais pas vous donner de chiffres, cela dépend du fabricant.

**Le président:** C'est votre dernière question, Monsieur Bockstael.

**M. Bockstael:** Ma dernière question. A la suite de toutes les études effectuées, des recommandations ont été faites sur les lignes à abandonner. Tout a été remis au 31 octobre, et maintenant à la fin du mois. En attendant que ces lignes d'embranchement soient abandonnées, fournit-on à la CCT les moyens d'assurer qu'on en maintient la sécurité et la capacité de fonctionnement comme prévu?

**M. Benson:** Dans la mesure où les 87 années-personnes dont nous disposons pour faire le travail nous le permettent, nous examinons ce qui se passe sur ces lignes. Nous faisons notre possible pour nous assurer qu'elles fonctionnent. Toutefois, beaucoup des lignes vouées à l'abandon, d'après l'enquête originale, n'étaient plus utilisées du tout.

**M. Bockstael:** Merci. Je voudrais vous dire que je suis réellement en faveur d'une augmentation de votre personnel pour garantir la sécurité des Canadiens et des Canadiens de l'Ouest.

**Une voix:** Bravo!

**Le président:** M. Ellis et ensuite M. Dionne.

**M. Ellis:** Monsieur le président, je sais qu'une autre réunion doit avoir lieu dans cette salle dans 24 minutes, c'est-à-dire dans 26 minutes; je serai donc très bref, et je vais faire deux affirmations avant même de poser des questions. Première-

*[Text]*

questions. One is that when there was some discussion earlier with regard to the inefficiency of aircraft, I am sure that the President of the CTC was not talking about light aircraft, which are indeed quite energy efficient. We have finally had that proven by taking the taxes off just a short while ago.

Secondly, as a statement of fact, and I do not aim this at the CTC, Mr. Benson, as a statement of fact, one of the gentlemen across said that he was concerned about the growing intervention of government and regulatory bodies. Frankly, I am far more worried about the growing intervention in Canadian lives of regulatory bodies, and I think to the detriment of most citizens. We have far too many regulations.

Now, the one area that I want to question is the changes that were made in the grade-crossing fund about a year and a half to two years ago. In my estimation those changes doubled the bureaucracy, halved the efficiency and generally worked to the detriment of those communities in the Province of Ontario. What effect did the Commission have on, or what input did the Commission have to, the changing of those regulations, and how much more difficult has it been to operate the grade-crossing fund as a result of the changes?

**Mr. Benson:** We will have Mr. Eastman answer this. He is my expert on grade crossings.

**Mr. Ellis:** There would certainly have to be an expert with the changes that were made.

**Mr. Benson:** Well, we have less money and we are running into some trouble now because it is pretty packed up.

**The Chairman:** Mr. Eastman.

**Mr. E. W. Eastman (Director, Rail Systems Development, Canadian Transport Commission):** Yes, gentlemen. Until September 1977 the railway grade-crossing fund dealt with protection at crossings and with grade separations up to a certain value, something of the order of \$1.25 million. That is the grand that could be made to any particular location. At that date the Ministry of Transport introduced an urban transportation assistance program which amalgamated certain parts of the Railway Relocation and Crossing Act and put all grade separations into the hands of the Ministry. The funds that had previously been allocated by the CTC were from that date given to the provinces on a \$2 per capita basis per annum, which meant that there was \$46 million to be spread across the nation for a year. This is, I think, frozen at a population level of a certain year for convenience, and agreements are made between each provincial government and the Ministry of Transport as to the load or the mechanism by which these payments will be made.

Now, applications come to the Canadian Transport Commission for a grade separation just as they ever did in the past. We examine the application and make recommendations to the Ministry as to the advisability of the location, its engineering, its convenience for the public and its cost. The Ministry then

*[Translation]*

ment, lorsqu'on a discuté tout à l'heure de l'inefficacité des avions, je suis certain que le président de la CCT ne parlait pas des avions légers, qui sont, effectivement, très efficaces dans leur utilisation d'énergie. En enlevant tout récemment les taxes, nous en avons eu enfin la preuve.

Deuxièmement, et je ne vise pas la commission par cette remarque, monsieur Benson, un des messieurs de l'autre côté de la table a dit qu'il se préoccupait de l'intervention croissante du gouvernement auprès des organismes de réglementation. En toute franchise, l'intervention croissante des organismes de réglementation dans la vie des Canadiens, au détriment, je crois, de la plupart des citoyens, m'inquiète beaucoup plus. Nous avons beaucoup trop de règlements.

Pour ce qui est des questions, je voudrais vous interroger sur les changements effectués il y a un an et demi ou deux ans à la caisse des passages à niveau. À mon avis, ces modifications ont doublé le travail administratif tout en diminuant de 50 p. 100 l'efficacité. En général, ces modifications ont été au détriment des collectivités de l'Ontario. Quel rôle a joué la Commission dans la modification de ces règlements, quel a été son apport? Dans quelle mesure l'exploitation de la caisse des passages à niveau est-elle devenue plus difficile à la suite de ces modifications?

**M. Benson:** M. Eastman répondra à cette question. Il est mon expert des passages à niveau.

**M. Ellis:** Avec toutes les modifications effectuées, il y a vraiment besoin d'un expert.

**M. Benson:** Enfin, nous avons beaucoup moins d'argent, et nous rencontrons des difficultés à l'heure actuelle parce que les fonds que nous avons sont déjà distribués.

**Le président:** Monsieur Eastman.

**M. E. W. Eastman (directeur, Perfectionnement des réseaux ferroviaires, Commission canadienne des transports):** Oui, monsieur. Jusqu'au mois de septembre 1977, la caisse des passages à niveau s'occupait de la sécurité aux passages à niveau et des croisements étagés jusqu'à un montant d'environ \$1.25 million. Une subvention de ce montant pouvait être accordée à un endroit en particulier. En septembre 1977 le ministre des Transports a présenté un programme d'aide au transport urbain qui a repris certains aspects de la loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, et qui a mis les croisements étagés sous la responsabilité du ministère. À partir de cette date, les fonds affectés auparavant par la Commission canadienne des transports, ont été donnés aux provinces à raison de \$2 par habitant par année; il y a donc eu \$46 millions à distribuer à travers le pays chaque année. Je crois que pour faciliter les choses, la population d'une certaine année a été choisie, et des accords ont été passés entre le ministère des Transports et chaque gouvernement provincial quant au mécanisme de paiement.

La CCT reçoit toujours des demandes pour les croisements étagés comme dans le passé. Nous étudions les demandes et faisons ensuite des recommandations au ministère sur le bien-fondé de l'endroit, sur le génie, la commodité pour le public et le coût. Ensuite le ministère débourse une subvention tirée des



## [Texte]

gives a grant, out of the provincial allocation, in the amount, usually the amount, we recommend; I have seen no differences.

So what happened in 1977 was that moneys which up to that time had been spent on grade separations in accordance with the requirement of the location were henceforth given to provinces. It so happens, of course, that Ontario with the biggest population, gets the biggest amount of money—I think it is \$16.5 million per annum. But this, it is true, has changed the pattern somewhat from the pre-1977 allocations. Now it is that Ontario get somewhat less, proportionately than it did prior to 1977. The reasons are pretty obvious. Where the greatest conflict between road and rail traffic occurs is in densely populated areas and they were getting therefore more of the allocation pre-1977. I do not think this move has been great.

• 1710

**The Chairman:** Thank you, Mr. Eastman.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, I am going to be even briefer than I intended to be. One, it would appear from what Mr. Eastman has said that the necessity of a grade crossing does not enter into it any longer. Secondly, the fact that some provinces may not need the grade crossing funds made available to them and those funds are not transferrable to provinces that do need them gives some idea of the magnitude of the blunder. But if what Mr. Eastman has said is that it was strictly done by the ministry and not the CTC, I shall reserve my criticism and abuse for the ministry, and leave it there.

**Mr. Benson:** There is an agreement made with the province each year, and the province lists its priorities. So if you or somebody in Belleville...

**Mr. Ellis:** We got one because I pushed like blazes.

**Mr. Benson:** If somebody applies for a grade crossing and it is not in the priority set by the province, there are no funds that year available.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Ellis. Mr. Dionne.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Thank you very much Mr. Chairman, and through you to Mr. Benson, I have before me an article from *The Globe and Mail* of September 27 entitled, "Shady dealings to undercut freight rates still part of business scene". They refer to the practice of some shipping companies of not living by the regulations. Later on in the article they refer to the Canadian Transport Commission, which did a report through the Research Branch and set out three methods, at least, by which shipping companies are involved in malpractice. One method is to pay commissions to freight forwarders, shippers and consignees when no real services are, in fact, rendered. Another way is for the line to absorb some of the inland transportation storage costs by charging regular marine costs. A third method is to pre-date bills of lading to allow shippers to comply with contractual or credit obligations, although the cargo is not actually loaded. Can you verify those statements?

## [Traduction]

sommes allouées à la province, en général, il verse le montant que nous avons recommandé; je n'ai jamais vu de différence.

Ce qui s'est donc passé en 1977, c'est qu'on a donné aux provinces les fonds qui jusqu'alors étaient dépensés pour les croisements étagés en fonction des nécessités de l'endroit! Il se trouve que l'Ontario, ayant la plus grande population, reçoive le plus d'argent. Je crois qu'il s'agit de 16.5 million de dollars par année, mais ceci a changé quelque peu depuis 1977. A présent, l'Ontario reçoit proportionnellement moins qu'elle recevait avant 1977. Les raisons sont évidentes, ce sont les régions les plus peuplées, où le conflit entre le train et l'automobile est le plus aigu, qui recevaient le gros des allocations avant 1977. Je ne crois pas cependant que le changement ait été très marqué.

**Le président:** Merci, monsieur Eastman.

**M. Ellis:** Monsieur le président, je serai encore plus bref que prévu. Premièrement, il paraît, d'après ce que M. Eastman vient de dire que la question des passages à niveau ne rentre plus dans le compte. Deuxièmement, il y a des provinces qui n'ont plus besoin de ces fonds et ne peuvent pas les transférer aux provinces qui en ont besoin. Ceci donne une idée de l'absurdité de cette erreur. M. Eastman nous dit que c'est le ministère qui a commis l'erreur et non la CTC. Je réserverai donc mes critiques pour le ministre et je cèderai la parole à quelqu'un d'autre.

**M. Benson:** Il y a des accords signés avec les provinces chaque année, les provinces dressent une liste de priorités, et si vous habitez Belleville...

**M. Ellis:** Nous, nous en avons obtenu parce que je me suis battu pour l'avoir.

**M. Benson:** Si quelqu'un fait une demande de passage à niveau et que cela ne tombe pas dans les priorités établies par la province, les fonds ne seront pas disponibles.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Ellis. Monsieur Dionne.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Merci beaucoup, monsieur le président, j'ai en main un article du *Globe and Mail* en date du 27 septembre, intitulé «Encore des transactions louches pour miner les tarifs ferroviaires». Dans l'article, on parle de pratiques de certaines compagnies de navigation qui ne respectent pas le règlement. Plus loin, on parle d'un rapport publié par la CCT qui décrit trois méthodes utilisées par ces compagnies de navigation. Une méthode, c'est de payer des commissions aux expéditeurs et aux consignataires même si aucun service n'a été rendu. Une autre méthode, c'est d'absorber les coûts de transport et d'entreposage sur terre, et de faire payer le coût du transport maritime. Une troisième méthode, c'est d'antidater les connaissements, afin de se conformer aux obligations contractuelles ou aux obligations de crédit, même si la cargaison n'est pas vraiment à bord du bateau. Pouvez-vous vérifier ces déclarations?

[Text]

**Mr. Benson:** I really cannot. I have not seen the particular article. This is ocean transportation?

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Yes. It involves surface transportation as well.

**Mr. Benson:** I really have not any information on that. I will be pleased to get it for you and give you comments on it. As a matter of fact, I will have a letter written to explain whether we agree with it or disagree. I just do not have the information with me.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** In view of that, I will not proceed further with that questioning.

**Mr. Benson:** Thank you kindly. I would be pleased to send you comments on it and will undertake to do that.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** It was located on page B15 of the September 27 issue of *The Globe and Mail*.

**Mr. Benson:** I often do not read *The Globe and Mail*, I developed that during the days of the ministry. I became a little angry with them when we made some charter regulations at one time and it was alleged in another part of *The Globe and Mail* that we had not provided charter rights to Wardair domestically. The fact was that Wardair had not applied for one. So I phoned the editor of *The Globe and Mail*, and I very seldom do that, and said, "Your facts are not right." He got me in touch with the person who had written and she said, my goodness, I will have to read your decision. So I wrote a letter and they published it on December 24 on page 18.

• 1715

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** I could comment but I will not.

**Mr. Benson:** I will give you a comment, sir. Written comments on the particular item.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Fine.

A little while ago, I believe in answer to my colleague, Mr. Bockstael, you referred to a \$300,000 increase for the Western branch of the CTC. You said most of that had been used up in relocation expenses, and you also said you had eight people there. Do you not think, in view of that, it is time the CTC looked into moving costs in this country?

**Mr. Benson:** By relocation expenses, I did not just mean moving people. I meant the fact that you had to have people flying out and flying back, my commissioners are coming in here and looking for houses; you know, it is a very costly business. Incidentally, our expenditures for next year are frozen at the same level as this year.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** So we can look forward to lower air fares.

**The Chairman:** You are all going to buy Volkswagen Rabbit diesels and drive back and forth.

**Mr. Benson:** Oh yes, and we only get the \$300,000 if the Committee approves Transport Canada's budget, because they are transferring it to us.

[Translation]

**M. Benson:** Non, je ne peux pas. Je n'ai jamais vu l'article en question. S'agit-il de transport maritime?

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Oui. Mais cela touche aussi le transport par terre.

**M. Benson:** Je n'ai vraiment aucun renseignement sur la question. Mais je me ferai un plaisir de m'informer et de vous faire parvenir ces renseignements. Je vais même vous faire parvenir une lettre expliquant si nous approuvons ou non l'article.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Alors, je n'ai plus d'autres questions.

**M. Benson:** Merci beaucoup. Je me ferai un plaisir de vous faire parvenir ces renseignements, et je m'y engage.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Cela se trouvait à la page B-15 du *Globe and Mail* du 27 septembre.

**M. Benson:** En fait, j'évite de lire le *Globe and Mail*, c'est une habitude que j'ai prise quand j'étais ministre. Je me suis fâché contre lui une fois lorsque nous avons annoncé de nouveaux règlements concernant les vols nolisés; le *Globe and Mail* a prétendu que nous n'avions pas accordé ces droits à Wardair à l'intérieur du pays. Le fait est que Wardair n'avait pas fait de demande. Donc, j'ai téléphoné au rédacteur du *Globe and Mail*, chose que je fais très rarement, et j'ai dit «Votre article n'est pas bien fondé». Il m'a mis en contact avec la personne qui avait écrit l'article et elle a dit: «eh bien, je devrai lire votre décision». J'ai donc écrit une lettre qu'on a publiée le 24 décembre à la page 18.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Je voudrais bien répondre, mais je me retiendrai.

**M. Benson:** Je ferai une observation, monsieur. C'est une observation écrite sur ce sujet.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Très bien.

Il y a un moment, en réponse à mon collègue, M. Bockstael, vous avez fait mention d'une augmentation de \$300,000 du budget de la direction de l'Ouest de la CCT. Vous disiez que la plus grande partie de cette augmentation avait servi à défrayer les frais de déplacement, vous disiez aussi que vous n'aviez que huit employés là-bas. Si c'est le cas, ne croyez-vous pas qu'il est temps que la société étudie les frais de déplacement dans le pays?

**M. Benson:** Par frais de déplacement, je ne pensais pas qu'aux déplacements de personnes. Certaines personnes ont dû faire la navette, les commissaires doivent venir ici pour se trouver des maisons; c'est très coûteux, vous savez. En passant, sachez que nos dépenses pour l'année prochaine sont gelées au même niveau que pour cette année.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Donc on peut compter sur une baisse des tarifs aériens.

**Le président:** Vous devriez tous acheter des Volkswagen Rabbit diesel et faire la navette en voiture.

**M. Benson:** En effet, nous ne toucherons à cette somme de \$300,000 que si le Comité approuve le budget de Transports Canada, car cet argent nous vient de ce ministère.



[Texte]

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** I want to follow up on a few of the other items raised by former questioners. I will start with the international movement of rail cars, I guess almost entirely between Canada and the U.S., although I understand that some rail cars do go into Mexico.

In eastern Canada, pulp and paper companies seem to be having a great deal of difficulty acquiring enough rail cars, particularly during the winter months, to keep their product moving to U.S. customers. The traditional excuse given by CN, which serves the area I represent, is that they have difficulty, as you have testified, having cars returned from the U.S. I have noted on several occasions that the excuse given is that they are caught in yards due to heavy snowfall, whereas the weather reports for those particular times indicate that the snowfall may be anywhere from one to three inches. I am wondering if rail cars are that much more difficult to move through one to three inches of snow in the U.S. than they are in Canada, and if there is not some method by which we—and when I say “we” I mean Canadians—can encourage American rail companies to return those cars with much greater dispatch than they are doing, rather than using them for their own purposes.

**Mr. Benson:** I have to think back a year or two, when there was a great deal of pressure put upon the United States government to deal with their railway lines to get the cars back faster. The plain fact is, I think, that it is cheaper to use Canadian cars, if they can keep them there, than it is to buy cars for themselves, because the charges which are allowed by the Canadian railways for the cars in use in the United States are less than the interest at current rates of purchasing a new car. The railways do put pressure on them to get them back, but there is a tremendous amount of shipping from here to the United States. We ship, as you know, a lot more raw materials to the United States than they ship us here. They are shipping manufactured goods, which is in smaller bulk. So we have a lot more cars down there all the time. I really do not know the current position but it is being monitored all the time. It is about two to one, I think.

**The Chairman:** Your last question, Mr. Dionne.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Last question; well, then, I am going to jump to another topic, Mr. Chairman. I am going to go to the business of joint fares between the national carriers and the regional carriers.

I have just come back from a trip to my riding, and I note that for a distance of 600 miles we are now paying air fares of \$225 return. That involves Air Canada and Eastern provincial Airways. I know that Eastern Provincial Airways has tried unsuccessfully for a long time to have joint fares with Air Canada, I have tried unsuccessfully for the last five years to get Air Canada to move off their stubborn position and nothing is happening. Do you have any advise to give members of this Committee who believe that because they are served by

[Traduction]

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Je vais revenir à quelques questions qui ont été soulevées par d'autres députés. Commençons par le mouvement international des wagons de chemins de fer qui se fait presque entièrement entre le Canada et les États-Unis, quoique certains wagons se rendent jusqu'au Mexique.

Dans l'Est du Canada, les sociétés de pâtes et papier ont beaucoup de difficultés à acquérir suffisamment de wagons de chemins de fer, surtout durant l'hiver, pour expédier leurs produits aux clients américains. Traditionnellement, le CN, qui dessert la région que je représente, s'excuse en disant qu'il a beaucoup de difficultés, comme vous l'avez dit, à faire revenir les wagons des États-Unis. A plusieurs occasions, j'ai remarqué qu'on s'excusait en disant que les wagons étaient pris dans les gares de triage durant les fortes tempêtes de neige, mais la météo indiquait qu'à ces moments-là la chute de neige s'élevait entre un à trois pouces. Peut-on me dire si les wagons sont plus difficiles à déplacer dans un ou trois pouces de neige aux États-Unis qu'ils ne le sont au Canada, et s'il n'y a pas moyen nous permettant, par nous je veux dire les Canadiens, nous permettant d'inviter les compagnies de chemins de fer américaines à renvoyer ces véhicules le plus rapidement, au lieu de s'en servir à leurs fins.

**M. Benson:** Je vais retourner un an ou deux en arrière, car à cette époque il y a eu une grande pression sur le gouvernement des États-Unis pour obliger les sociétés de chemins de fer à renvoyer les wagons plus rapidement. Il faut noter toutefois qu'il en coûte moins cher aux Américains de se servir des wagons canadiens, s'ils les retiennent, que d'acheter leurs propres wagons, les frais qu'il leur en coûte pour ces wagons utilisés aux États-Unis étant moindres que les intérêts au taux courant des capitaux nécessaires à l'achat de nouveaux wagons. Les compagnies de chemins de fer canadiennes exercent certaines pressions pour se faire retourner leurs wagons, il y a une très grande quantité d'expéditions d'ici vers les États-Unis. Vous savez, nous expédions beaucoup plus de matière brute aux États-Unis que ces derniers n'en expédient au Canada. Les Américains expédient des produits finis, qui ont un plus petit volume. Donc il y a toujours plus de wagons canadiens aux États-Unis. Je ne connais pas la situation actuelle mais on surveille continuellement cette question. La proportion est de 2 à 1, je crois.

**Le président:** Ce sera votre dernière question, monsieur Dionne.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Ma dernière question; alors je passerai à un autre sujet, monsieur le président. Parlons de cette question de tarifs mixtes entre les transporteurs nationaux et les transporteurs régionaux.

Je reviens de ma circonscription, et je note qu'il m'en coûte \$225 pour un billet aller-retour sur le voyage de 600 milles. Il s'agit de Air Canada et de la ligne aérienne *Eastern Provincial*. Je sais que depuis longtemps *Eastern Provincial Airways* essaie, sans succès d'ailleurs, d'avoir des tarifs mixtes avec Air Canada et cela fait déjà 5 ans, que j'essaie, sans succès aussi, de persuader Air Canada de changer d'avis, et rien ne s'est toujours passé. Auriez-vous quelques conseils à donner aux membres du Comité qui croient que parce qu'ils sont desservis

[Text]

a regional carrier they should not be penalized by the national airline, whose responsibility it is, after all, to provide air service for Canadians?

• 1720

**Mr. Benson:** The only advice I could give you is to approach the ministry or the government who really after all control through one way or another the national airline, because we cannot tell them to have joint fares. We have encouraged them.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Yes, I realize that.

**Mr. Benson:** We set up talks between Eastern Provincial Airlines, which you are talking about, and Air Canada. They met and talked about things, but we have no power to force Air Canada to enter into that kind of agreement.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** So it is a political decision.

**Mr. Benson:** It is a decision of Air Canada, which is . . .

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Okay. It can be brought about by a political decision. Let me put it that way.

**The Chairman:** I have Mr. Fraleigh and Mr. Cameron. I have indicated to the Energy people that we would be available for pressure to move after 5.20 o'clock. I do not see any great motions to move us yet so I think we will just proceed until at least we have completed the first round. But I might ask you to bear in mind that there is another meeting here at 5.30 p.m. Mr. Fraleigh.

**Mr. Fraleigh:** Mr. Chairman, Mr. Benson, I will be very brief. I am a new member and I am not nearly as adept at flirting with outright slander as the person on my far right; no, left; right. Anyway, before we lay too many flowers on the location of the western branch, as I understand it you are going to table the criteria with the Committee that were used in the establishment of the western branch.

**Mr. Benson:** The terms of reference, yes.

**Mr. Fraleigh:** The terms of reference. Does that include the choice of location?

**Mr. Benson:** The location was chosen by the Minister at the time. I raised the question before a permanent establishment was set up out there with the present Minister and it was agreed that the location would be the same.

**Mr. Fraleigh:** Okay.

**Mr. Benson:** That was basically a decision of the ministry.

**Mr. Fraleigh:** Yes. Well, that answers my question fairly well, sir, but what geographic or economic criteria were used in choosing that particular location? Is that the ideal location for the western branch?

[Translation]

par transporteur régional ils ne devraient pas avoir à subir de pénalités de la part du transporteur aérien national dont c'est la responsabilité, après tout, de servir tous les Canadiens?

**M. Benson:** Le seul conseil que je pourrais m'aventurer à vous donner est d'aller voir le ministre ou le gouvernement qui, après tout, contrôle, d'une façon ou de l'autre, notre transporteur national parce que nous, nous ne pouvons imposer de tarifs mixtes. Nous avons tout de même fait savoir que nous les encourageons.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Oui, je le sais.

**M. Benson:** Nous avons organisé des pourparlers entre *Eastern Provincial Airline* et Air Canada. Il y a eu des réunions, on y a discuté certaines choses, mais nous ne pouvons pas obliger Air Canada à accepter un accord de ce genre.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Donc, il s'agit d'une décision politique.

**M. Benson:** C'est une décision d'Air Canada, qui . . .

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Bon. Cela peut se faire par décision politique. Enfin, disons que c'est comme cela que les choses se passent.

**Le président:** Il me reste M. Fraleigh et M. Cameron. J'ai dit aux gens de l'Énergie qu'ils pourraient commencer à exiger que l'on évacue la salle après 17 h 20. Personne ne semble tellement s'exciter encore, je crois donc que nous continuerons jusqu'à ce que nous ayons au moins fini le premier tour de questions. Cependant, n'oubliez pas qu'il doit y avoir une autre réunion dans la salle où nous sommes à 17 h 30. Monsieur Fraleigh.

**M. Fraleigh:** Monsieur le président, monsieur Benson, ce ne sera pas long. Je suis tout nouveau député et lorsqu'il s'agit de parcourir le sentier étroit bordant l'abîme de la calomnie, je suis loin d'être aussi habile que la personne qui se trouve à mon extrême droite, non, gauche, droite. Enfin, avant de vous lancer trop de fleurs concernant l'emplacement que avez choisi pour vos bureaux de l'Ouest, je crois savoir que vous allez déposer devant le Comité un document portant sur les critères dont vous vous êtes servis lorsqu'il a fallu créer cette direction de l'Ouest.

**M. Benson:** Le mandat, oui.

**M. Fraleigh:** Le mandat. Porte-t-il aussi sur le choix de l'emplacement?

**M. Benson:** L'emplacement a été choisi par le ministre lui-même, à l'époque. Avant de décider de la permanence de cet emplacement, j'en ai parlé au ministre actuel qui était d'accord sur la solution proposée.

**M. Fraleigh:** Parfait.

**M. Benson:** Fondamentalement, c'était une décision du ministère.

**M. Fraleigh:** Oui. Cela répond assez bien à ma question, monsieur, mais sur quels critères géographiques ou économiques s'est-on fondé pour choisir cet emplacement? Est-ce l'emplacement idéal pour un bureau dans l'Ouest?



[Texte]

**Mr. Benson:** It is central in Western Canada.

**Mr. Fraleigh:** It is, yes. Well, I know it is central in Western Canada but that does not always mean that it is the most economic location to place an office such as this.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Fraleigh. I recognize for the shortest time Mr. Cameron.

**Mr. Cameron:** Okay. I will keep it as short as I can.

To ship a carload of grain from the prairies to Kamloops costs \$80.80 a tonne more on a carload basis than if you ship it 225 miles further to Vancouver. That is one question.

Kamloops is the divisional point on both CN and CP railways, yet our freight comes in and it is hauled down a branch line 100 miles and it is distributed back from there to Kamloops, which costs our merchants and our consumers more money. That is two.

From Kamloops to the coast both railways run side by side, 300 yards to two miles apart. Why can they not run all that stuff down one track and back the other and speed it up and get rid of that bottleneck?

There was a rail relocation study done for Kamloops. What happened to it?

Rail cars for lumber yards every year in February-March were short in the Kamloops area. We just cannot get them for export markets.

There is a shortage of drop-centre cars for contractors loading heavy equipment, and I am speaking now of shovels, big cats and that sort of thing.

I will let it go with that.

**Mr. Benson:** These are pretty technical questions.

**Mr. Cameron:** But they are questions.

**Mr. Benson:** If you will give me the courtesy of allowing me to look into it and then I will reply to you in writing. They are on the record now, and you will get a reply from me.

• 1725

They are technical, it is the best explanation we have.

**Mr. Cameron:** Okay.

**The Chairman:** Thank you.

I have Mr. McDermid next, if it is a very quick one. Or do you want to pass and perhaps the Committee will hear you early in the next meeting?

**Mr. McDermid:** I will be at the next meeting, then, Mr. Chairman. I would be happy to give up my time now as long as I would be recognized first the next time.

**The Chairman:** Mr. Lumley?

**Mr. Lumley:** I will pass.

**The Chairman:** Gentlemen, shall Votes 125 and 130 stand?

[Traduction]

**M. Benson:** C'est un point central dans l'Ouest du Canada.

**M. Fraleigh:** Oui, je veux bien. Enfin, je sais bien que c'est un point central dans l'Ouest du Canada, mais cela ne veut pas toujours dire qu'il s'agit de l'endroit le plus rentable pour placer un tel bureau.

**Le président:** Merci, monsieur Fraleigh. Monsieur Cameron, pour quelques instants seulement.

**M. Cameron:** Bon. Ce ne sera pas long.

Il coûte \$80.80 de plus la tonne, pour un wagon complet, pour envoyer un chargement complet des prairies à Kamloops que si on l'envoyait 225 milles plus loin à Vancouver. Première question.

Kamloops est le point de division pour les chemins de fer CN et CP, néanmoins les marchandises qui y sont destinées sont acheminées sur une voie secondaire 100 milles plus loin et renvoyées de là à Kamloops, ce qui augmente le coût des marchandises pour nos marchands et nos consommateurs. Deuxième question.

De Kamloops à l'océan, les deux chemins de fer se suivent à des distances qui vont de 300 verges à 2 milles. Pourquoi ne pourrait-on pas se servir d'une voie pour l'aller et de l'autre pour le retour ce qui accélérerait toute la circulation et ferait disparaître les embouteillages?

On a fait une étude portant sur le déplacement des lignes de chemins de fer à Kamloops. Qu'en est-il advenu?

Tous les ans, vers février ou mars, on manque de wagons pour nos cours à bois dans la région de Kamloops. On en aurait besoin pour l'exportation.

On manque de wagons plats pour nos contracteurs qui ont de gros équipements à transporter, entre autres des pelles, des béliers mécaniques.

Je m'en tiens là.

**M. Benson:** Ce sont des questions plutôt techniques.

**M. Cameron:** Néanmoins, ce sont des questions.

**M. Benson:** Si vous me le permettez, je les étudierai et vous répondrai par écrit. Vos questions sont désormais consignées au compte rendu et je vous ferai parvenir ma réponse.

Il s'agit de questions plutôt techniques, c'est tout ce que je peux vous dire pour l'instant.

**M. Cameron:** Parfait.

**Le président:** Merci.

Il reste M. McDermid, s'il veut poser une très courte question. Peut-être voulez-vous passer; le Comité pourrait alors vous accorder la parole très tôt lors de la prochaine séance?

**M. McDermid:** Je serai à la prochaine séance, monsieur le président. Je serais heureux de passer mon tour si l'on m'accorde la parole le premier, la prochaine fois.

**Le président:** Monsieur Lumley?

**M. Lumley:** Je passe.

**Le président:** Messieurs, réserve-t-on les crédits 125 et 130?

[Text]

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** May I, on behalf of the members of the Committee, Mr. Benson, thank you and all of your officials for having taken the time to be with us today.

Because of the cancellation of President Carter's visit to Canada it is possible for us to meet here tomorrow but I think, under the circumstances of notices having gone out, that we will meet as per the notice in Room 371 in the West Block at 9:30 tomorrow morning.

The meeting is adjourned.

[Translation]

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Au nom des membres du Comité, j'aimerais vous remercier, monsieur Benson, vous et vos collaborateurs, d'être venus nous rencontrer aujourd'hui.

Puisque la visite du président Carter au Canada a été annulée, il nous serait possible de nous réunir ici demain, mais puisque les avis de convocation ont déjà été envoyés, je crois que nous nous réunirons à la salle 371 de l'édifice de l'Ouest à 9 h 30 demain matin.

La séance est levée.







If undelivered, return COVER ONLY to  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7  
*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT  
à l'Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Canadian Transport Commission:*

The Honourable E. J. Benson, President;  
Mr. J. H. Green, Director, Rail Services;  
Mr. E. W. Eastman, Director, Rail Systems Development.

### *De la Commission canadienne des transports:*

L'honorable E. J. Benson, président;  
M. J. H. Green, directeur, services des chemins de fer;  
M. E. W. Eastman, directeur, perfectionnement des réseaux  
ferroviaires.



HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 5

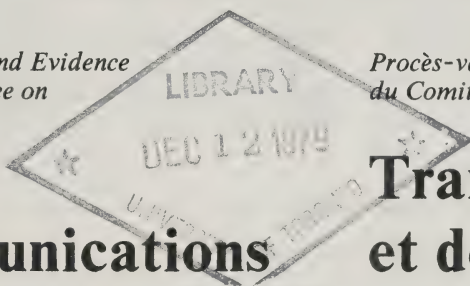
Fascicule n° 5

Friday, November 9, 1979

Le vendredi 9 novembre 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

Président: M. J. M. Forrestall

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des***Transport  
and Communications****Transports  
et des communications**

RESPECTING:

CONCERNANT:

Main Estimates 1979-80  
 Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 and  
 L55—Marine Transportation Program under  
 TRANSPORT

Budget principal 1979-1980  
 Crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 et  
 L55—Programme des transports par eau sous la  
 rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

COMPARAÎT:

The Honourable Robert Howie  
 Minister of State (Transport)

L'honorable Robert Howie  
 Ministre d'État (Transports)

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

THE HONOURABLE ROBERT HOWIE  
 MINISTER OF STATE (TRANSPORT)

First Session of the  
 Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
 trente et unième législature, 1979

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. J. M. Forrestall

*Vice-Chairman:* Mr. Jack Ellis

Messrs.

Baker ( <i>Gander-Twillingate</i> )	Dionne ( <i>Northumberland- Miramichi</i> )
Blaikie	Ferguson
Deniger	Fraleigh
Desmarais	

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. J. M. Forrestall

*Vice-président:* M. Jack Ellis

Messieurs

Jelinek	McLean
Lapointe	Reid ( <i>St. Catharines</i> )
Lumley	Skelly
Mayer	Towers
McDermid	Turner—(19)

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Friday, November 9, 1979:

Mr. Gass replaced Mr. Whittaker,  
Mr. Reid (*St. Catharines*) replaced Mr. Towers,  
Mr. Mayer replaced Mr. Cameron,  
Mr. Desmarais replaced Mr. Harquail,  
Mr. Towers replaced Mr. Gass,  
Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) replaced Mr.  
Bockstael.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le vendredi 9 novembre 1979:

M. Gass remplace M. Whittaker,  
M. Reid (*St. Catharines*) remplace M. Towers,  
M. Mayer remplace M. Cameron,  
M. Desmarais remplace M. Harquail,  
M. Towers remplace M. Gass,  
M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) remplace M.  
Bockstael.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, NOVEMBER 9, 1979

(6)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:35 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Deniger, Desmarais, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Ferguson, Forrestall, Jelinek, Lapointe, Lumley, Mayer, McDermid, McLean, Reid (*St. Catharines*), Skelly, Towers and Turner.

*Other Member present:* Mr. MacLellan.

*Appearing:* The Honourable Robert Howie, Minister of State (Transport).

*Witnesses:* Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport and Mr. Pierre A. H. Franche, Chairman, National Harbours Board.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated October 15, 1979 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980 (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 6, 1979, Issue No. 3*).

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 and L55—Marine Transportation Program under TRANSPORT.

The Minister and the witnesses answered questions.

At 10:30 o'clock a.m. the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. Tuesday, November 13, 1979.

## PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 9 NOVEMBRE 1979

(6)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 35 sous la présidence de M. Forrestall (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Deniger, Desmarais, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Ferguson, Forrestall, Jelinek, Lapointe, Lumley, Mayer, McDermid, McLean, Reid (*St. Catharines*), Skelly, Towers et Turner.

*Autre député présent:* M. MacLellan.

*Comparaît:* L'honorable Robert Howie, ministre d'État (Transports).

*Témoins:* M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports et M. Pierre A. H. Franche, président, Conseil des ports nationaux.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 15 octobre 1979 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980 (*Voir procès-verbal du mardi 6 novembre 1979, Fascicule n° 3*).

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 et L55—Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

A 10 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 13 novembre 1979, à 20 heures.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Friday, November 9, 1979

• 0934

[Text]

**The Chairman:** Gentlemen, we shall resume consideration of our order of reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

This morning we resume consideration of Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, and L55, under the Marine Transportation Program within.

## TRANSPORT

A-Department—Marine Transportation Program

Vote 10—Marine Transportation—Operating expenditures, the grants listed in the Estimates, contributions—\$213,837,000

Vote 15—Marine Transportation—Capital expenditures including payments to provinces—\$41,629,000

Vote 20—Payment to the Atlantic Pilotage Authority upon application by the Minister to be applied in payment of the excess—\$231,000

Vote 25—Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited—\$3,341,000

Vote 30—Payment of the Great Lakes Pilotage Authority, Ltd.—\$197,000

Vote 35—Payment to the Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc.—\$1,832,000

Vote 40—Payment to the National Harbours Board for expenditures made either by the Board—\$3,400,000

Vote L45—Loan to the Hamilton Harbour Commission, in accordance with terms and conditions approved by the Governor in Council—\$560,000

Vote L50—Loan to the Nanaimo Harbour Commission, in accordance with terms and conditions approved by the Governor in Council—\$3,500,000

Vote L55—Advances to the National Harbours Board, subject to the provisions of Section 29 of the National Harbours Board Act—\$21,850,000

**The Chairman:** Is it the wish of the Committee to consider these votes together?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** You will find the votes listed on pages 28—16 to 28—37 in your Blue Book.

Mr. Minister, we thank you very much for taking the additional time this morning to be with us. We do understand that you have to be away by about 10.25 a.m., so, do you wish to make an opening statement, Mr. Minister?

**Hon. Robert Howie (Minister of State (Transport)):** Only that at the last meeting, through time constraints I was unable to supply the French copy of my opening remarks, I know you already have them translated through the administration in English and French and they will be in the report. But as a matter of good faith, I thought it was very important for my

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le vendredi 9 novembre 1979

[Translation]

**Le président:** Messieurs, nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi relatif au Budget principal pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1980.

Ce matin, nous reprenons en particulier l'étude des crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 et L55 à la rubrique Programme des transports par eau du budget du ministère des Transports.

## TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports par eau

Crédit 10—Transport par eau—Dépenses de fonctionnement, subventions inscrites au Budget, contributions—\$213,837,000

Crédit 15—Transports par eau—Dépenses en capital, y compris les paiements aux provinces—\$41,629,000

Crédit 20—Paiement à l'Administration de pilotage de l'Atlantique, sur demande du Ministre, à effectuer au paiement de l'excédent—\$231,000

Crédit 25—Paiement à la Canarctic Shipping Company, Limited—\$3,341,000

Crédit 30—Paiement à l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée—\$197,000

Crédit 35—Paiement à la Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc.—\$1,832,000

Crédit 40—Paiement au Conseil des ports nationaux à l'égard des dépenses faites par le Conseil—\$3,400,000

Crédit L45—Prêt à la Commission du port de Hamilton, selon les conditions approuvées par le Gouverneur en conseil—\$560,000

Crédit L50—Prêt à la Commission du port de Nanaimo, selon les conditions approuvées par le Gouverneur en conseil—\$3,500,000

Crédit L55—Avances aux Conseils des ports nationaux, sous réserve des dispositions de l'article 29 de la Loi sur le Conseil des ports nationaux—\$21,850,000

**Le président:** Plaît-il au comité d'étudier ces crédits ensemble?

**Des voix:** D'accord!

**Le président:** Ces crédits figurent de la page 28.16 à la page 28.37 de votre Livre bleu.

Monsieur le ministre, nous vous remercions beaucoup d'être venu parmi nous ce matin. Je sais qu'il vous faut partir aux environs de 10 h 25 aussi j'aimerais vous demander si vous avez une déclaration d'ouverture à faire?

**L'hon. Robert Howie (ministre d'État (Transports)):** Simplement, lors de la dernière réunion, à cause d'un problème de temps, je n'ai pas été en mesure de vous fournir les exemplaires en français de ma déclaration. Je sais que vous l'avez déjà faite traduire et qu'elle figurera tant en français qu'en anglais au compte rendu. Cependant, pour une question de bonne foi, j'ai



[*Texte*]

department to translate them, so I had it done and I have them here this morning, along with my apologies. Now we do not have the English copies this morning.

**Some hon. Members:** Oh, oh!

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, that is unfortunate because we have difficulty understanding this.

**Mr. Howie:** I am sorry, I do have . . .

**The Chairman:** I wonder, gentlemen, if we could come to order. Mr. Desmarais.

**Mr. Desmarais:** Mr. Chairman, I am very pleased to be here this morning to renew old acquaintances with a group of old friend in the marine division of the Ministry of Transport. I am very pleased to see most of them here this morning.

What I would like to look into particularly this morning is some of the Seaway regulations. Concerning the announcement by the Seaway Authority that they will extend the season to December 18, which is what I understand is the closing of the Seaway this season, can the Minister assure the Committee that this will give you enough time to move all available grain out of the lakehead into the St. Lawrence ports?

**Mr. Howie:** That is our understanding, Mr. Desmarais. The reason for the extension was largely because of grain build-up and the fact that we only got two thirds out of Thunder Bay of what we usually get. And because of strikes, both in the United States and in Canada, and other delays, we had a grain build-up. The three-day extension will enable us to clear this and our officials indicate to us that they are very pleased with that situation.

**Mr. Desmarais:** Given the fact that the grain movement this year is about 1.5 million tons behind last year to eastern ports, are you satisfied in your own mind that there is no possible way in which you could keep the Seaway open a little longer through finding some solution to this ice problem in the hydro-electric plants?

**Mr. Howie:** We have had a good look at it and you have put your finger on the problem. When we send our icebreakers in, they break the ice up into smaller pieces, and there is a very real danger of these floating pieces of ice impairing the electric energy generating facilities, particularly the propellers on the turbines, so there is a very real danger of a black-out in southern Ontario and northern central United States that could be caused by this type of thing. That is the great danger.

We considered it very carefully before we decided to extend the closing date by three days, and we felt that we were safe within that three-day period. We feel that we would place the electric generating capacity of Canada and the United States in jeopardy if we went any further than that. But we are going to continue to study the problem because it seems to me that with 95 per cent of the world's scientists living today, should be able to find an answer to it and we are going to continue to search.

**Mr. Desmarais:** Yes. It seems to me that the three-day extension is very arbitrary and is very much dependent on the

[*Traduction*]

estimé qu'il importait pour mon ministère de la traduire et je vous en ai donc apporté des exemplaires en français, que je vous présente avec mes excuses. Bien sûr, maintenant, je n'ai pas d'exemplaires en anglais.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Ellis:** Monsieur le président, voilà qui est regrettable parce que nous avons des difficultés à comprendre ce . . .

**M. Howie:** Je vous prie de m'excuser, j'ai . . .

**Le président:** Messieurs, j'aimerais que l'on fasse un peu de silence. La parole est à M. Desmarais.

**M. Desmarais:** Monsieur le président, je suis très heureux de pouvoir renouer contact avec un groupe d'anciens amis de la Division du transport maritime du ministère des Transports. Je suis très heureux de voir que la plupart d'entre eux sont parmi nous ce matin.

J'aimerais tout particulièrement vous poser quelques questions à propos des règlements qui s'appliquent à la Voie maritime. L'Administration de la Voie maritime a annoncé qu'elle prolongerait la saison de navigation jusqu'au 18 décembre et que, si j'ai bien compris, la voie serait ensuite fermée, j'aimerais que le ministre assure aux membres du comité que nous aurons ainsi assez de temps pour expédier jusqu'aux ports du Saint-Laurent tout le grain entreposé à la tête des lacs.

**M. Howie:** Nous le croyons, monsieur Desmarais. La prolongation de la saison de navigation est due avant tout à l'accumulation du grain et au fait que Thunder Bay n'a encore expédié que les deux tiers de son volume habituel. En raison des grèves qui sont intervenues tant aux États-Unis qu'au Canada et d'autres retards il y a eu accumulation du grain. Cette prolongation de trois jours nous permettra de résoudre les problèmes qui se posent et nos collaborateurs nous ont indiqué qu'ils étaient particulièrement satisfaits de cette situation.

**M. Desmarais:** Les ports de l'Est ont expédié cette année 1.5 million de tonnes de moins que l'année dernière. Ne pensez-vous pas qu'il serait possible de maintenir la Voie maritime ouverte un peu plus longtemps si l'on pouvait résoudre le problème que pose la glace pour les centrales hydro-électriques?

**M. Howie:** Nous avons étudié cette question attentivement. Nos brise-glaces cassent la glace en morceaux plus petits, qui risquent notamment d'endommager les pales des turbines, ce qui pose de graves dangers de pannes d'électricité pour le sud de l'Ontario et la partie septentrionale du centre des États-Unis.

Nous avons étudié la question très attentivement avant de décider de prolonger de trois jours la période de navigation et nous avons pensé que, pour ces trois jours supplémentaire, il n'y avait aucun problème. Si nous prolongions encore, nous risquerions de menacer les centrales hydro-électriques canadiennes et américaines. Cependant, nous allons continuer à étudier ce problème et je pense qu'avec 25 p. 100 des scientifiques du monde, nous devrions trouver une solution.

**M. Desmarais:** Oui. Il me semble que cette prolongation de trois jours est particulièrement arbitraire et que tout dépend

[Text]

weather. Are you contemplating keeping it open a little longer if the weather conditions permit?

**Mr. Howie:** The only reason we are closing it is because of weather conditions and those restraints. I would be quite delighted if we had no ice in the Seaway all winter. We shall continue to look at it and monitor it, as you suggest.

**Mr. Desmarais:** My understanding is that you have decided to implement Phase 3 of Seaway toll increases which will go into effect in the spring.

• 0940

**Mr. Howie:** The third phase of the seaway tolls will be reviewed by the Seaway Advisory Council. This council was announced in the Speech from the Throne and the creation of the council is presently in its formative stages. One of its terms of reference will be to examine the proposed third phase increase which is scheduled to take effect in 1980. In examining this third phase, they will have to recognize the terms and conditions of the existing international agreement between Canada and the United States.

**Mr. Desmarais:** Yes, but you are saying that the third phase will go ahead?

**Mr. Howie:** No, I am saying it is going to be studied by the Seaway Advisory Council and, depending on its recommendations, a determination will be made. I am saying that I am not going to prejudge their decision by making a decision before it is formed.

**Mr. Desmarais:** Yes. The Minister is aware, of course, that the seaway is actually operating at a profit? It has been doing that for some time, I think. It depends, of course, what you charge against the revenues, but I am looking at it from the point of view of the user pay concept of the department which you have been trying as a department to apply for a long time. I think that it is applied more in the seaway system than it is in any other part of the Department of Transport.

**Mr. Howie:** The principle of cost recovery has been with the department for some time. The seaway does not attempt to make a profit, as you have indicated, it attempts simply to break even. It has had a very difficult time breaking even but I am not ashamed of its losses because I feel that the seaway performs a very vital development role in Canada's life and I feel that if we can move it into just a break-even position that is about the best we can do.

**Mr. Desmarais:** Well, I am talking about user pay. I think the marine field, particularly in the seaway area, returns more on each dollar spent than any other field of transport in Canada. Is that so?

**Mr. Howie:** That has not been my experience; no, I do not think so.

**Mr. Desmarais:** Well is that—I wonder if he . . .

**Mr. Howie:** You would like me to refer it to Mr. Normandeau?

**Mr. Desmarais:** Yes, please.

[Translation]

des conditions climatiques. Si celles-ci le permettent, envisagez-vous de maintenir la Voie ouverte plus longtemps?

**M. Howie:** Si nous la fermons, c'est uniquement à cause des conditions climatiques et des problèmes auxquels je viens de faire allusion. Je serais ravi bien sûr que la Voie maritime ne soit pas prise par les glaces pendant l'hiver. Comme vous l'avez proposé, nous allons continuer à étudier la situation.

**M. Desmarais:** J'ai appris que vous aviez décidé d'appliquer la Phase 3 de l'augmentation des tarifs de la Voie maritime et ce à compter du printemps prochain.

**M. Howie:** La phase trois des tarifs de l'Administration sera examinée par le Conseil consultatif de la Voie maritime. La création en a été annoncée dans le cadre du discours du trône et elle est actuellement en cours. Le Conseil aura notamment pour mandat d'examiner les augmentations de la troisième phase qui devraient être appliquées à partir de 1980. Dans le cadre de cet examen, le Conseil devra tenir compte des conditions de l'entente actuellement en vigueur entre le Canada et les États-Unis.

**M. Desmarais:** Oui, mais vous dites que la troisième phase va être appliquée, n'est-ce pas?

**M. Howie:** Non, je dis qu'elle sera étudiée par le Conseil consultatif de la Voie maritime et, qu'en fonction des recommandations de ce dernier, une décision sera prise. Je ne puis bien sûr pas préjuger de la décision que ce conseil prendra.

**M. Desmarais:** Oui. Le ministre sait sans doute que la Voie maritime est actuellement bénéficiaire et ce depuis quelque temps je pense. Bien sûr, tout cela dépend des tarifs imposés mais j'aimerais me placer dans la perspective du principe que le ministère essaie d'appliquer depuis longtemps, je veux parler du principe du paiement par l'utilisateur. Je pense qu'il s'applique dans le secteur de la Voie maritime plus que dans n'importe quel autre secteur du ministère des Transports.

**M. Howie:** Depuis quelque temps déjà, le ministère a pour principe de récupérer les coûts engagés. La Voie maritime ne cherche pas à réaliser des bénéfices, comme vous l'avez indiqué, elle cherche simplement à rentrer dans ses frais. Elle a éprouvé beaucoup de difficultés à ce propos mais je n'ai pas honte des pertes qu'elle a dû encourir; j'estime en effet qu'elle joue un rôle essentiel au progrès économique canadien et que si nous parvenons à atteindre le seuil de rentabilité, c'est tout ce que l'on peut demander.

**M. Desmarais:** Je vous parlais du principe du paiement par l'utilisateur. Dans le domaine des transports au Canada, le plus rentable est le secteur maritime et en particulier la Voie maritime. Pourquoi?

**M. Howie:** Ce n'est pas ce que j'ai pu constater; je ne le pense pas.

**M. Desmarais:** Eh bien est-ce . . . je me demande s'il . . .

**M. Howie:** Voulez-vous que je m'adresse à M. Normandeau?

**M. Desmarais:** Oui, s'il vous plaît.



[Texte]

**Mr. Howie:** Certainly. Mr. Normandeau.

**Mr. Paul D. Normandeau (President, St. Lawrence Seaway Authority, Department of Transport):** Mr. Chairman, when the seaway was refinanced two years ago or three years ago now, Cabinet gave a guideline to the seaway management that it should recover all operating costs, including depreciation. Also, it was to negotiate a revised agreement with the United States on tolls so that a return of 1 per cent on the investment of \$625 million by the Canadian government in the seaway, would be paid each year. We are still working under this guideline and the agreement with the United States was negotiated in such a way that sufficient revenues will accrue to the seaway after the third phase in 1980, if it is to be implemented, that the return to the government will be paid at that time.

**Mr. Desmarais:** What kind of a depreciation charge do you take into account before arriving at that payment.

**Mr. Normandeau:** All our assets are depreciated according to accounting principles.

**Mr. Desmarais:** What accounting principles do you apply in this case?

**Mr. Normandeau:** A hundred years on our canals, 50 years on our locks and lesser life on other assets.

**Mr. Desmarais:** So you do take in that depreciation charge . . .

**Mr. Normandeau:** Yes, we do.

**Mr. Desmarais:** . . . even though you took in the financing charge. Thank you very much.

For my last question, I would like to change, Mr. Chairman, and go to the pilotage authority and find out from our friends here what are the areas of compulsory pilotage in the four pilotage areas and have they changed in the last three years.

• 0945

**Mr. G. M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Administration, Department of Transport):** I do not have all the detail on all the compulsory pilotage areas in Canada. I could submit that if the member wishes. Generally speaking, there is compulsory pilotage in all Canadian waters for foreign flag vessels. There is compulsory pilotage for Canadian flag vessels in the St. Lawrence River between Les Escoumains and the Montreal St. Lambert lock in the seaway. There is compulsory pilotage for Canadian flag vessels at varying ports in Atlantic Canada. Pilotage on the Great Lakes is optional for Canadian flag vessels. And in the same way pilotage for Canadian flag vessels in optional on the Pacific west coast.

**Mr. Desmarais:** I wonder if it would be possible to get a map showing these areas where we have compulsory and noncompulsory pilotage. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Desmarais.

[Traduction]

**M. Howie:** Très certainement. Monsieur Normandeau, s'il vous plaît.

**M. Paul D. Normandeau (président, Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, ministère des Transports):** Monsieur le président, la Voie maritime a fait l'objet d'une mesure de refinancement il y a deux ou trois ans; le Cabinet lui a donné une directive aux termes de laquelle elle devait récupérer tous ses frais d'exploitation, y compris l'amortissement. D'autre part, il y avait la question de la révision de l'entente sur les tarifs conclue avec les États-Unis en vue du versement chaque année d'un montant équivalent à 1 p. 100 des 625 millions de dollars que le gouvernement canadien a investis dans la Voie maritime. Nous suivons toujours cette directive et, aux termes de l'entente négociée avec les États-Unis, les recettes de la Voie maritime seront suffisantes après l'application de la phase trois en 1980, si tant est qu'elle est appliquée, et le gouvernement recevra ce qui lui est dû à ce moment-là.

**M. Desmarais:** Quel système utilisez-vous en matière d'amortissement pour arriver à ce type de paiement?

**M. Normandeau:** Tous nos avoirs sont amortis conformément aux principes comptables.

**M. Desmarais:** Quels sont les principes comptables que vous appliquez dans ce cas?

**M. Normandeau:** Cent ans pour les canaux, cinquante ans pour les écluses et un peu moins pour les autres avoirs.

**M. Desmarais:** Donc vous calculez l'amortissement . . .

**M. Normandeau:** Oui, c'est exact.

**M. Desmarais:** . . . bien que vous assumiez déjà les frais de financement. Je vous remercie beaucoup.

Monsieur le président, ma dernière question concernera le secteur du pilotage. Il y a quatre zones de pilotage; j'aimerais savoir quelles sont celles où le pilotage est obligatoire et s'il y a eu des modifications au cours des trois dernières années.

**M. G. M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports):** Je n'ai pas tous les détails pour toutes les régions où le pilotage est obligatoire au Canada. Si le député le veut, je pourrai les lui fournir. De façon générale, le pilotage est obligatoire pour tous les navires battant pavillon étranger dans les eaux canadiennes. Pour les navires battant pavillon canadien sur le Saint-Laurent entre Les Escoumains et l'écluse Montréal-Saint-Lambert dans la voie maritime. Pour les navires battant pavillon canadien dans certains ports canadiens de l'Atlantique. Le pilotage est facultatif sur les Grands Lacs pour les navires battant pavillon canadien. Également, sur la côte ouest, dans le Pacifique, pour les navires battant pavillon canadien.

**M. Desmarais:** Serait-il possible d'obtenir une carte indiquant les régions où le pilotage est obligatoire et celles où il est facultatif? Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Desmarais.

## [Text]

**Mr. Lumley:** On a point of clarification, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes, Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** I apologize for coming in late. I was not planning on speaking today because some of our members did not get a chance last week. Did I understand the Minister to say he has reversed himself on the seaway toll phase 3 increase since our meeting of two days ago?

**Mr. Howie:** No. You read your question about rollback and you read my answer and you will find that I got a different question today and a more precise answer. Do you have your copy of the blues?

**Mr. Lumley:** I have my copy of the blues.

**Mr. Howie:** All right. My answer to you was—you had a three-pronged question with three verbs in it, and my answer was that it would be a fair statement, and my answer would be yes, but it would be yes based on the facts that are known to me today. If the seaway council developed additional facts, then of course it would be changed. What I told the member today was that the bottom line is, as I told you last day, that this question is to be referred to the seaway council.

**Mr. Lumley:** You also said:

We have no current plan to roll back the 1980 increase.

**Mr. Howie:** Rollback; now there is the difference. You talked about a rollback.

**Mr. Lumley:** Roll back the 1980 increase.

**Mr. Howie:** Right.

**Mr. Lumley:** I specifically spelled it out.

**Mr. Howie:** Right, and I answered you specifically, and you missed my point. I have no current plan to roll it back, but I am referring it to the seaway council and I will act on their recommendation. I cannot prejudge what the recommendation will be, so I cannot roll it back before they are even formed.

**Mr. Lumley:** Thank you.

**M. Lapointe:** Merci, monsieur le président.

Je dois dire que . . .

**Mr. Lumley:** It is another flip flop; that is what it is.

**Mr. Howie:** You are just inarticulate, Mr. Lumley.

**The Chairman:** Gentlemen, Mr. Lapointe.

**M. Lapointe:** Monsieur le président, je vais essayer d'être bref dans mes questions pour permettre, pendant mon 10 minutes, à M. Lumley de poursuivre cette importante question du changement de décision concernant l'augmentation des tarifs sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

## [Translation]

**M. Lumley:** Monsieur le président, je voudrais des clarifications.

**Le président:** Oui, monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Veuillez m'excuser d'être arrivé en retard; je n'avais pas l'intention de parler aujourd'hui étant donné que certains Libéraux n'ont pu parler la semaine dernière. Le ministre a-t-il bien dit que depuis la réunion il y a deux jours, il avait changé d'avis sur la troisième phase de l'augmentation des tarifs de la voie maritime?

**M. Howie:** Non. Si vous relisez votre question et ma réponse, vous verrez qu'on m'a posé aujourd'hui une question différente et que j'ai donné une réponse plus précise. Avez-vous votre exemplaire des blues?

**M. Lumley:** Oui.

**M. Howie:** Très bien. Vous avez posé une question à trois volets contenant trois verbes; je vous ai répondu que votre affirmation me semblait juste et que je répondrais oui, mais «oui» en fonction des renseignements que j'ai actuellement. Si le conseil de la voie maritime me donnait des renseignements supplémentaires, il est évident que ma réponse pourrait changer. J'ai donc répété aujourd'hui ce que je vous disais l'autre jour, qu'en définitive cette question devait être renvoyée au conseil de la voie maritime.

**M. Lumley:** Vous avez dit également:

A l'heure actuelle, nous n'avons aucune intention de remettre à plus tard l'augmentation de 1980.

**M. Howie:** Remettre à plus tard; voilà la différence. Vous avez parlé de remettre à plus tard.

**M. Lumley:** De remettre à plus tard l'augmentation de 1980.

**M. Howie:** C'est ça.

**M. Lumley:** Je me suis exprimé très clairement.

**M. Howie:** Oui, et je vous ai répondu très clairement mais vous n'avez pas saisi ma réponse. Je n'ai pas l'intention, à l'heure actuelle, de remettre cette augmentation à plus tard, mais je renvoie la question au conseil de la voie maritime et j'agirai en fonction de ses recommandations. Le Conseil n'étant pas encore constitué, je ne peux prévoir quelle sera sa recommandation et ne peux donc actuellement remettre l'augmentation à plus tard.

**M. Lumley:** Merci.

**Mr. Lapointe:** Thank you, Mr. Chairman.

I must say that . . .

**M. Lumley:** On fait encore marche arrière; voilà ce qui se passe.

**M. Howie:** Vous ne savez tout simplement pas vous exprimer, monsieur Lumley.

**Le président:** Messieurs, monsieur Lapointe.

**Mr. Lapointe:** Mr. Chairman, I will try to make my questions brief so that Mr. Lumley can use part of my 10 minutes to follow up on this important question of the reversal of the decision on toll increases on the St. Lawrence Seaway.



[Texte]

J'aimerais revenir, monsieur le président, à une réponse qui a été donnée à mon collègue, M. Deniger, mardi dernier, concernant le quai de Pointe-au-Pic. J'ai été assez surpris de lire dans le compte rendu de cette réunion qu'on a dit que l'avenir du quai de Pointe-au-Pic était lié à un terminal forestier à cet endroit et que le terminal forestier pouvait aller soit à Québec, soit à Chicoutimi, soit à Pointe-au-Pic. La réponse semblait impliquer que c'est très très aléatoire.

Je m'étonne que l'avenir de ce port-là soit lié à un terminal forestier, alors que, en autant que j'en connaisse un peu du dossier, on voulait faire de Pointe-au-Pic un port régional entre Québec et Baie-Comeau et, également, on voulait en faire un port multimodal qui pourrait éventuellement servir dans trois ou quatre ans, lorsque SOQUEM sera prête à mettre en exploitation les mines de silice de Saint-Urbain. Ce port-là serait prêt à devenir, en plus d'un quai forestier et de vrac en général, un port de produits miniers.

Alors, je suis très étonné qu'on ait relégué aux oubliettes ce projet très important pour le développement d'une région mal en point économiquement, et aussi très important pour les entreprises qui œuvrent dans cette région-là.

Alors, j'aimerais avoir également plus de précisions en ce qui concerne ce fameux terminal forestier. A ma connaissance, deux études ont été complétées sur l'implantation d'un terminal forestier au port de Québec et nous n'avons entendu parler d'absolument rien depuis maintenant 6 mois. J'aimerais savoir où en sont rendus ces rapports. Est-ce qu'on a l'intention d'y donner suite avant la fin de l'année? Toujours dans le domaine portuaire, j'aimerais savoir également où en est rendu le projet de déménagement du port pétrolier de Chicoutimi qui devait être reconstruit en aval de l'endroit où il est présentement, soit en plein centre-ville, au pied de la rue Racine. On avait pensé ramener ce port pétrolier plus en aval, comme je le disais, sur la rivière Saguenay. Alors, j'aimerais savoir où en sont rendus ces trois dossiers.

• 0950

**Mr. Howie:** In referring to the forest products terminal at Pointe-au-Pic, you mentioned logging and I do not understand it.

**Mr. Lapointe:** I mentioned what?

**Mr. Howie:** You mentioned a logging terminal.

**Mr. Lapointe:** No, I did not.

**Mr. Howie:** The interpretation came through as logging. I am sorry.

**Mr. Lapointe:** I am referring in general to the development of the wharf at Pointe-au-Pic. At one time it was considered to install a regional port at Pointe-au-Pic, to have a marine structure there between Quebec and Baie Comeau because there is no important port between those two points. The future of the wharf at Pointe-au-Pic was not only linked to a forest products terminal, but was also linked to a mineral terminal for the silicium exploitation in a nearby town which would have to be exported through some point, so I would like to know if we have abandoned this concept of a regional port

[Traduction]

Mr. Chairman, I would like to come back to an answer given last Tuesday to my colleague Mr. Deniger about the wharf at Pointe-au-Pic. I was rather surprised to read in the minutes of that meeting that the future of the Pointe-au-Pic wharf was linked to a forest products terminal which could be built in Quebec City, Chicoutimi or Pointe-au-Pic. The answer gave the impression that the decision was very much up in the air.

I am surprised that the future of this port is linked to a forest products terminal; I know a little about this file, and Pointe-au-Pic was supposed to be turned into a regional port between Quebec City and Baie-Comeau; it was also intended to become a multi-modal port which could service the SOQUEM company when it is ready, in three or four years, to start operating the Saint-Urbain silicon mines. As well as a forest products and general bulk products wharf, this port would be ready to become a mining products port.

For this reason I am very surprised that this project has been confined to oblivion; a project which is very important to the development of a region whose economy is very weak, and also very important to the businesses opening up in the region.

I would also like to have more details on the notorious forest products terminal. To my knowledge, two studies were completed on the establishment of a forest products terminal at the Quebec City port; we have heard absolutely nothing more about them for the past six months. I would like to know what has been done with these reports. Is there any intention to follow up on them before the end of the year? To stick to the field of ports, I would also like to know what has been done in the project to move the Chicoutimi petroleum products port, which was to be rebuilt downstream from where it now is, right downtown, at the bottom of Racine Street. As I said, there was talk of moving this petroleum products port further downstream, on the Saguenay River. I would like to know what has been done in these three files.

**Mr. Howie:** Lorsque vous avez parlé du terminal forestier à Pointe-au-Pic, vous avez parlé d'exploitation forestière; et je ne sais pas pourquoi.

**M. Lapointe:** J'ai parlé de quoi?

**M. Howie:** Vous avez parlé d'un terminal d'exploitation forestière.

**M. Lapointe:** Non, ce n'est pas cela.

**M. Howie:** Je suis désolé mais c'est ce que j'aurais compris.

**M. Lapointe:** Je parle de façon générale du développement du quai à Pointe-au-Pic. A un moment, on pensait installer un port régional à Pointe-au-Pic, une infrastructure maritime entre Québec et Baie Comeau, parce qu'à l'heure actuelle il n'y a pas de port important entre ces deux points. L'avenir du quai à Pointe-au-Pic était lié non seulement au terminal forestier mais également à un terminal minéral pour l'exploitation de silice dans une ville voisine qui nécessiterait un port d'exportation. Je veux savoir si l'on a abandonné l'idée d'un port régional à Pointe-au-Pic et si l'avenir de ce port est

[Text]

for Pointe-au-Pic and if the future of this port is entirely linked with the forest products terminal. Also, I asked a few questions about Chicoutimi in Quebec.

**Mr. Howie:** Pierre, do you want to deal with that Chicoutimi oil aspect of it and then I will get back to the general part?

**The Chairman:** Mr. Franche.

**Mr. Pierre A. H. Franche (Chairman, National Harbours Board):** Thank you, Mr. Chairman.

En ce qui concerne le déménagement des installations pétrolières dans le port de Chicoutimi, nous sommes dans le moment à terminer un rapport sur le plan d'ensemble du port de Chicoutimi et de la Baie-des-Ha! Ha!, il devrait être prêt d'ici environ deux mois. Il y a déjà un bon moment que nous travaillons là-dessus, afin d'évaluer divers emplacements pour la construction d'un quai qui remplacera celui de Chicoutimi.

Quant aux compagnies pétrolières elles-mêmes, je dois dire qu'elles ont toutes des baux à court terme, soit d'un an ou deux ans au plus. Évidemment, si certaines d'entre elles veulent déménager, elles peuvent le faire, quelques-unes l'ont déjà fait au quai de Pointe-à-l'Islet. Si d'autres veulent descendre dans la Baie-des-Ha! Ha!, bien, cela fait partie du plan d'ensemble dans le moment. Donc, il y a une possibilité pour ceux qui veulent déménager volontairement à un autre endroit. Il y a eu aussi dans le projet de réaménagement du centre-ville de Chicoutimi, la question du boulevard Larmarche. Je me permets, d'en parler monsieur le président, parce que je pense que cela touche tout le problème du déménagement des quais pétroliers. Quant au boulevard Larmarche, nous avons indiqué à un certain moment que nous étions prêts à envisager de céder l'emprise pour le boulevard Larmarche qui était nécessaire, mais, évidemment, il y avait certaines entreprises commerciales qui devraient être déménagées ailleurs. En ce qui nous concerne, ce serait la responsabilité des autorités municipales de voir à ce que des arrangements soient faits, particulièrement en ce qui regarde le commerce du bois, qui ne vit pas nécessairement du port du tout. Donc, pour conclure la réponse à la question, nous sommes toujours prêts. Le financement du projet lui-même appartient à d'autres, nous avons des baux à court terme, il y a des sites alternatifs et, lorsque le plan d'ensemble du port de Chicoutimi et de la Baie-des-Ha! Ha! sera complété, on aura peut-être une meilleure réponse à savoir où les installations portuaires devront aller.

• 0955

**M. Lapointe:** Est-ce qu'il n'y avait pas un site alternatif déjà choisi, il y a dix mois?

**M. Franche:** Il y a deux ou trois sites et c'est justement la question qu'on pose aux consultants: quels sont les sites alternatifs choisis? Un de ceux-là a fait l'objet d'une option de l'entreprise privée. Ce serait évidemment à l'entreprise privée, si c'était le cas, possiblement de faire certains de ses développements à elle, . . . Mais on veut voir, dans le plan d'ensemble, quels sont nos sites possibles, parce que je ne crois pas qu'on puisse se limiter à un seul site.

[Translation]

entièrement lié au terminal forestier. J'ai également posé quelques questions sur Chicoutimi et Québec.

**Mr. Howie:** Pierre, est-ce que vous pouvez répondre pour ce qui est du pétrole à Chicoutimi; je reviendrai par la suite à la question fondamentale.

**Le président:** Monsieur Franche.

**M. Pierre A. H. Franche (président, Conseil des ports nationaux):** Merci, monsieur le président.

As far as moving the petroleum products facilities in the Chicoutimi port is concerned, we are now completing an over-all report on the port and Ha Ha Bay; this report should be ready within the next two months. We have already been working on it for quite a while assessing various sites for the construction of a wharf to replace the Chicoutimi one.

As for the oil companies themselves, I should say that they all have short-term leases, either one or, at the most, two-year leases. Of course, if some of them want to move, they can do so; some have already moved to the Pointe-à-l'Islet wharf. If others want to move down to Ha Ha Bay, that falls into the present general plan. So provision has been made for those who want to move voluntarily to another site. The question of Larmarche Boulevard has also been discussed in reference to the downtown Chicoutimi reorganization project. I mention this, Mr. Chairman, because I think it is related to the entire problem of moving the petroleum products wharves. As for Larmarche Boulevard, we did say at one time that we were ready to consider releasing our hold on the space necessary on Larmarche Boulevard; obviously, there were several businesses which would have had to be moved elsewhere. As far as we are concerned, it would be up to the municipal authorities to see to the arrangements, especially as far as the lumber trade is concerned, so it does not necessarily depend on the port at all. So, to conclude my answer to your question, we are still ready. Others are responsible for the financing of the project itself, we have short-term leases, there are optional sites, and when the over-all Chicoutimi port and Ha Ha Bay plan is completed, we may have a better answer to the question of where the port facilities will go.

**Mr. Lapointe:** Was not an alternative site already chosen ten months ago?

**Mr. Franche:** There are two or three sites and this is precisely the question we are asking the consultants: which optional sites have been chosen? One of the sites was optioned by private enterprise. If that were the case, it would obviously be up to that private business to effect its own developments, . . . But we want the over-all plan to show which sites are our alternatives, because I do not think we can limit ourselves to a single site.



## [Texte]

**M. Lapointe:** Est-ce qu'une décision n'y avait pas été prise au sujet d'un site il y a dix mois?

**M. Franche:** Je ne crois pas, monsieur le président, qu'il y avait un site choisi. Il y avait des sites préférés si on peut dire, il y avait des sites préférés sous option.

**M. Lapointe:** J'ai l'impression, monsieur le président, qu'à l'heure actuelle, devant les coupures inconsidérées du Conseil du Trésor, on assiste malheureusement à des retards dans certains projets qui sont extrêmement importants pour le développement économique et régional. On refait des études, on repart de plans d'ensemble qui vont durer deux mois alors qu'une étude de plan d'ensemble avait déjà été faite en janvier, février et mars.

Alors, j'en suis très étonné et j'aimerais savoir si c'est la même chose qui se passe au sujet du port de Québec. Alors, qu'a-t-on fait du rapport de l'Association des producteurs de bois de sciage du Québec qui ont proposé un terminal forestier pour Québec? Qu'a-t-on fait de l'étude de la compagnie Reid pour un terminal forestier à Québec?

**The Chairman:** Your last question, Mr. Lapointe.

**Mr. Lapointe:** I have so many, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I know.

**Mr. Howie:** I have some more information here for you on Pointe-au-Pic. Do you want me to go on with Quebec, or would you like me to finish off with Pointe-au-Pic?

**Mr. Lapointe:** Pointe-au-Pic.

**Mr. Howie:** Okay. It goes like this. After the department had extensive discussion with the users and the preliminary technical analysis by the Department of Public Works, three basic alternatives were developed along with the preliminary cost estimates—and I will give these to you. For forest products only it would cost \$10.3 to \$16 million. The next alternative was bulk product only, which would cost \$8 million to \$12 million; and then the combined forest and bulk products, both, would cost from \$16 million to \$18 million.

Now those are estimates. In December 1978 Public Harbours officials wrote to Jex, Houston Aggretate and Donohue, St. Félicien, and asked them to identify the volumes and types of commodities they would ship over a new facility at Pointe-au-Pic. We have had no reply from these companies regarding the requirements, and we have come to the assumption, for the time being, they are not interested in a commitment to utilize the proposed facilities.

So the development is in a holding pattern. It is still on the list. It has not been turned down, but there is no real drive to go ahead. The project has been suspended and put in this holding pattern by Transport Canada as of May 1979 until the situation appears more promising for the development of new facilities in the area.

Early in October of this year a delegation from Forrestville met Mr. Noel of the Minister's office to express their support for the project, and since that there has been no further

## [Traduction]

**Mr. Lapointe:** Was no decision made on a site ten months ago?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, I do not think a site was chosen. There were preferred sites, if you will, there were preferred sites under option.

**Mr. Lapointe:** Mr. Chairman, I have the impression that at the present time, given the hasty cuts imposed by Treasury Board, there have unfortunately been delays in certain projects which are extremely important to economic and regional development. Studies are being redone, over-all plans which will cover two months are being started up, while an over-all planned study had already been done in January, February and March.

I am very surprised about this and I would like to know whether the Quebec City port is being handled in the same way. What has been done with the report produced by the *Association des producteurs de bois de sciage du Québec* proposing a forest products terminal for Quebec City? What has been done with the Reed Company study on a Quebec City forest products terminal?

**Le président:** C'est votre dernière question, monsieur Lapointe.

**M. Lapointe:** J'ai tellement de questions, monsieur le président.

**Le président:** Je le sais.

**M. Howie:** J'ai d'autres renseignements au sujet de Pointe-au-Pic. Voulez-vous que je passe à Québec ou préférez-vous que je termine ma réponse sur Pointe-au-Pic?

**M. Lapointe:** Pointe-au-Pic.

**M. Howie:** D'accord. Voilà la situation. Le ministère a eu des entretiens très suivis avec les utilisateurs et le ministère des Travaux publics a fait l'analyse technique préliminaire; ensuite, trois options fondamentales ont été arrêtées et les devis pertinents préparés—les voici. Si le terminal n'était utilisé que pour les produits forestiers, cela coûterait de 10.3 à 16 millions de dollars. La deuxième option était pour les produits en vrac seulement, ce qui coûterait de 8 à 12 millions de dollars; enfin, pour les produits forestiers et les produits en vrac, le coût serait de 16 à 18 millions de dollars.

Ce sont là bien sûr des prévisions. En décembre 1978, des hauts fonctionnaires des ports publics ont écrit à Jex, Houston Aggregate et Donohue, St-Félicien, pour leur demander quel volume et quelles sortes de produits expédieraient leurs sociétés s'il y avait de nouvelles installations portuaires à Pointe-au-Pic. Étant donné que nous n'avons pas reçu de réponse de ces sociétés, nous avons conclu que, pour l'instant, elles ne voulaient pas s'engager à utiliser les installations proposées.

Ces projets sont donc en suspens. Ils sont encore sur notre liste. On ne les a pas abandonnés, mais on ne se sent pas réellement poussés à agir. Le projet a donc été suspendu par Transports Canada en mai 1979 en attendant que la situation semble plus favorable au développement des installations dans la région.

Au début d'octobre 1979, M. Noel, du Bureau du ministre, a reçu une délégation de Forrestville qui venait exprimer son appui pour ce projet mais il n'y a rien eu depuis. Je ne pense

[Text]

development. I do not think we could ever approach full cost recovery on a project of this kind, nor do I think we should try. I think there has to be an element related to development for which cost recovery cannot be applicable, and I think that aspect of the policy might be helpful.

**Mr. Lapointe:** If you permit a sentence, Mr. Chairman.

**Mr. Chairman:** Yes.

**M. Lapointe:** Je peux conclure des remarques du ministre que le projet a été... As he said in English, suspended in mid-1979; so I understand it has been suspended after May 22. Je voudrais mentionner au ministre que les chiffres ou les prévisions de montants auxquels arrivent les Travaux publics, ... Je n'ai pas de conseils à donner au ministre parce qu'il est plus «connaissant» que moi en la matière, mais je voudrais lui dire qu'il est très facile pour des fonctionnaires qui font leur travail le plus honnêtement possible et avec le plus d'énergie possible d'essayer de gonfler des prévisions budgétaires pour rendre les chiffres tellement impressionnants qu'aucun ministre n'ose réaliser des projets aussi importants pour des régions défavorisées.

• 1000

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lapointe. Mr. Baker.

**Mr. Baker (Gander-Twillingate):** Thank you, Mr. Chairman. First of all, I want to congratulate the new Minister. Certainly from what I have seen so far he appears to be throwing his weight around in certain areas and acting as he suspects he should act, especially concerning certain projects and certain activities that he is particularly interested in, coming from the province that he comes from.

**Mr. Chairman,** in the statement from the Minister, he says that:

There are no new major Coast Guard capital expenditures forecasted... which indicates the Marine Administration is practising the restraint required at this time.

I would like to ask the Minister how this cruel and unjustified restraint program instituted, by a cruel and unjustified Treasury Board under this administration, has affected his department. And I would like to ask him whether or not he is aware that since this administration has taken over we have had instances of lay-offs that were not permitted under the previous administration, instances where you have had people employed by the Coast Guard with 26 years of experience, 26 years of experience, and they received their walking papers.

Perhaps the experts here from the Coast Guard could inform the Committee why this decision was taken after the previous administration lost power and why it appeared to me that both the officials and the Cabinet ministers concerned from those particular provinces—and I recall the classic example of Newfoundland, where the Minister of Finance and the Minister of Fisheries made this great announcement to the media that the Bonavista Loran Station, and that is not in my riding, Mr. Minister, was terminated and the employees would

[Translation]

pas que nous puissions ni ne devons jamais faire nos frais dans ce genre de projet. Le développement demande un minimum pour lequel on ne peut à mon avis appliquer le principe de recouvrement des frais; qu'il faut en tenir compte dans l'élaboration des politiques.

**M. Lapointe:** Me permettez-vous une phrase monsieur le président?

**Le président:** Oui.

**Mr. Lapointe:** From the Minister's remarks, I assume that the project has been... Comme il disait en anglais, suspendu au milieu de 1979; je suppose que c'est après le 22 mai. I would like to mention to the Minister that the figures or estimates of amounts prepared by Public Works... I do not want to give advice to the Minister because he is more knowledgeable than I am in the matter, but I would like to tell him that it is very easy for civil servants doing their job as honestly as possible and with as much energy as possible to try to inflate estimates to such an extent that the figures become so impressive that no department dares to carry out such large projects for the have-not regions.

**Le président:** Merci, monsieur Lapointe. La parole est à M. Baker.

**M. Baker (Gander-Twillingate):** Merci, monsieur le président. Tout d'abord, permettez-moi de féliciter le nouveau ministre. D'après ce que j'ai pu constater jusqu'à présent, il semble chercher à s'imposer dans certains domaines et à agir comme il estime devoir le faire, notamment à propos de plusieurs projets qui l'intéressent tout particulièrement, compte tenu de sa province d'origine.

**Monsieur le président,** dans sa déclaration, le ministre précise que:

Aucune nouvelle dépense d'immobilisation importante n'est prévue en ce qui concerne la Garde côtière... ce qui indique que l'Administration du transport maritime applique les mesures d'austérité requises à l'heure actuelle.

J'aimerais demander au ministre quelles ont été les incidences sur son ministère de ce programme d'austérité cruel et injustifié qu'a appliqué le conseil du Trésor tout aussi cruel et injustifié du présent gouvernement. J'aimerais également qu'il nous précise s'il sait que, depuis que le nouveau gouvernement est au pouvoir, il y a eu des cas de licenciement que n'aurait pas autorisés le gouvernement précédent; des cas où des employés de la Garde côtière qui avaient 26 années de service ont reçu leur lettre de licenciement.

Les spécialistes de la Garde côtière ici présents pourront peut-être dire au Comité pourquoi cette décision a été prise après que le précédent gouvernement eut perdu le pouvoir et pourquoi, me semble-t-il, les fonctionnaires et les ministres du Cabinet représentant ces provinces... Je me souviens de cet exemple classique concernant Terre-Neuve; le ministre des Finances et le ministre des Pêches ont annoncé aux médias que la station Loran de Bonavista, et ce n'est pas là ma circonscription, monsieur le ministre, allait être fermée et que les



*[Texte]*

be laid-off, all of them with 26 years of experience with the federal government, losing their pension rights because of automation, they claim—why the decision was taken after the previous government lost power, why they bragged about it publicly and what the position of the Coast Guard is regarding these employees, not just from the point of view of automation, that great excuse, but also from the human point of view?

And is it correct that plans have been shelved recently, in the last couple of months, for other Loran stations on the East Coast. Mr. Minister, as I said at the beginning, I congratulated you on certain activities, and I want to ask you, because that will probably take up the majority of my time, what your feelings are concerning ministerial interference with Crown corporations and whether or not you, yourself, Mr. Minister, have interfered with the operations of CN Marine on the East Coast recently. But I would like to get into that first question, first of all.

**An hon. Member:** What was the question, George?

**The Chairman:** Gentlemen, one meeting at a time. Mr. Minister.

**Mr. Howie:** Well, the precious question. I am sure, Mr. Baker, you will be pleased to hear that at no time have I had any discussion with officials of CN Marine in which the word "Newfoundland" or the transfer of employees to or from Newfoundland was ever discussed. This was confirmed to my staff last night. I suggest that you also call the President of the CN Marine and he will confirm it to you, and if you want to apologize for that stupid press release, I will be glad to accept it.

• 1005

**Some hon. Members:** Hear, hear.

**Mr. Howie:** Now, on the question of the scope-watchers—I am assuming that is what you are referring to—in Newfoundland, I feel very badly about their being laid off. Their jobs were classed as redundant and both the former government and this government repeatedly asked the coast guard to keep them on and try to find other work for them. My advice is that, after having tried for one year, and having delayed the layoffs, and having obtained contract work for them with other departments, because the five persons involved refused to relocate in Newfoundland to other jobs that, in desperation, the coast guard gave up the search and had to abandon it. Now, I would be very happy to let you pursue this with my officials who are here today; you would like to, but that is the position on it. I am assuming that you are referring to the five scope-watchers. Am I correct in that?

**Mr. Baker (Gander-Twillingate):** Yes, Mr. Minister, I was talking about that. In the case that I mentioned, the five scope-watchers perhaps the coast guard . . .

**Mr. Howie:** Well, excuse me, I should say that if you did not want to mention their names and wanted to particularize, we would be very happy to talk to you privately about it.

*[Traduction]*

employés allaient être licenciés, des employés qui avaient 26 années de service auprès du gouvernement fédéral, des employés qui allaient perdre leur droit à la retraite à cause de l'automatisation . . . Pourquoi donc cette décision a-t-elle été prise après que le précédent gouvernement eut perdu le pouvoir, pourquoi s'en vantait-on publiquement et quelle est la position de la Garde côtière à propos de ces employés, non pas seulement du point de vue de l'automatisation, belle excuse, mais aussi du point de vue humain?

Est-ce exact que, ces derniers mois, on a mis de côté des plans relatifs à la création d'autres stations Loran sur la côte est? Monsieur le ministre, tout à l'heure je vous ai félicité pour certaines de vos activités et j'aimerais donc vous demander, et la réponse prendra probablement presque tout le temps qui m'est imparti, ce que vous pensez de l'ingérence ministérielle dans les affaires des sociétés de la Couronne et si vous-même, monsieur le ministre, vous ne vous êtes pas ingéré récemment dans les affaires de la CN Marine sur la côte est. J'aimerais que vous répondiez à cela en premier.

**Une voix:** De quelle question s'agit-il?

**Le président:** Messieurs, une séance à la fois. Monsieur le ministre, vous avez la parole.

**M. Howie:** Passons donc à cette précieuse question. Monsieur Baker, je suis certain que vous serez heureux d'apprendre que jamais, dans le cadre de mes entretiens avec des responsables de la CN Marine, avons-nous parlé du transfert d'employés vers Terre-Neuve ou depuis Terre-Neuve. Cela fut confirmé hier soir à mes collaborateurs. Appelez également le président du CN Marine Inc. qui vous le confirmera. Si par ailleurs vous voulez présenter des excuses pour ce communiqué de presse insensé, je les accepterais volontiers.

**Des voix:** Bravo.

**M. Howie:** Je suppose que vous faites allusion aux surveillants de touées à Terre-Neuve. Je regrette vivement leur mise à pied. Leurs emplois ont été déclarés superflus et notre gouvernement, tout comme le gouvernement précédent, a demandé à plusieurs reprises au garde-côte de leur trouver du travail. On me dit qu'après un an d'efforts, après avoir retardé leurs mise à pied et obtenu pour eux des contrats auprès d'autres ministères, les cinq personnes en cause ont refusé d'aller ailleurs à Terre-Neuve; en désespoir de cause, le garde-côte a abandonné la bataille. Vous pouvez poser des questions aux représentants du Ministère qui sont ici aujourd'hui mais je vous ai donné la version officielle des faits. Vous faisiez bien allusion aux cinq surveillants de touées, n'est-ce pas?

**M. Baker (Gander-Twillingate):** Oui, monsieur le ministre. Dans le cas qui nous occupe, les cinq surveillants . . .

**M. Howie:** Excusez-moi. Si vous désirez ne pas citer leurs noms, nous sommes tout disposés à en parler en privé avec vous.

[Text]

**Mr. Baker (Gander-Twillingate):** No. I think, Mr. Minister, it is too late. The decision has been taken.

**Mr. Howie:** Yes.

**Mr. Baker (Gander-Twillingate):** And they have been offered contractual work with the federal Department of the Environment.

As I mentioned before, it amazes me. I do not know how extensive this is. Certainly, under the previous administration this was not permitted to happen, but it certainly happened under this administration, and, as well, the Cabinet ministers involved bragged about it. But I am interested in what . . .

**Mr. Ferguson:** Mr. Chairman, . . .

**The Chairman:** Order. Mr. Ferguson, do you have a point of order?

**Mr. Ferguson:** Well, you know, I am a Maritimer and I get embarrassed when Maritimers are.

**The Chairman:** Mr. Ferguson, on a point of order. Either that or have your conversation . . .

**Mr. Baker (Gander-Twillingate):** I wonder if the coast guard could verify that plans for any further Loran stations have been shelved, say, for the Labrador Coast. Take that first.

**The Chairman:** Is that Loran-A or Loran-C?

**Mr. Baker (Gander-Twillingate):** Either one.

**The Chairman:** Coast Guard, he has asked you a question.

**Mr. G. M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Administration, Department of Transport):** There is a long-term plan to phase out Loran-A on the East Coast of Canada and to phase in Loran-C navigation systems, and we will be working over the next approximately four years on that kind of project.

**Mr. Baker (Gander-Twillingate):** But phasing out?

**Mr. Sinclair:** Phasing out Loran-A and replacing it with Loran-C.

**Mr. Baker (Gander-Twillingate):** So, in other words, where you are phasing out you are phasing in. Is that right?

**Mr. Sinclair:** Perhaps in different locations; you have one navigation system out and another one in.

**Mr. Baker (Gander-Twillingate):** Are you saying that there . . .

**The Chairman:** Your last question, Mr. Baker.

**Mr. Baker (Gander-Twillingate):** It is my last question, Mr. Chairman.

**The Chairman:** all right.

**Mr. Baker (Gander-Twillingate):** The Minister says, Mr. Chairman, and you might be interested in this. He says:

No discussions with any of the Crown corporations regarding movement of employees . . .

My last question to the Minister is is he aware that 78 per cent all CN Marine activities take place in and out of Newfound-

[Translation]

**M. Baker (Gander-Twillingate):** Ce sera pas nécessaire. C'est trop tard car la décision a déjà été prise.

**M. Howie:** C'est juste.

**M. Baker (Gander-Twillingate):** On leur a donc offert des contrats auprès du ministère fédéral de l'Environnement.

Comme je l'ai déjà dit, c'est renversant. Je ne me rends pas compte de toute l'ampleur de la situation mais le gouvernement précédent n'aurait jamais permis qu'une telle chose se produise. Le gouvernement actuel est passif et les ministres responsables s'en vantent. Je m'intéresse . . .

**M. Ferguson:** Monsieur le président . . .

**Le président:** A l'ordre. Monsieur Ferguson, voulez-vous invoquer le Règlement?

**M. Ferguson:** Je suis moi-même des Maritimes et je suis mal à l'aise quand des gens des Maritimes . . .

**Le président:** Monsieur Ferguson, vous pourrez faire un rappel au Règlement mais n'outrepassiez pas . . .

**M. Baker (Gander-Twillingate):** Est-ce que le garde-côte pourrait vérifier si le projet de construction d'autres stations Loran a été abandonné sur la côte du Labrador? Voilà pour une première question.

**Le président:** S'agit-il d'une station Loran A ou C?

**M. Baker (Gander-Twillingate):** L'une ou l'autre.

**Le président:** Monsieur le garde-côte, on vous a posé une question.

**M. G. M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports):** Sur la côte est, selon un projet à long terme, on doit remplacer Loran A par Loran C. Nous envisageons une période de quatre ans pour ce projet.

**M. Baker (Gander-Twillingate):** Il s'agit donc d'abandonner une station, n'est-ce pas?

**M. Sinclair:** Oui, d'abandonner Loran A et de remplacer le système par une station Loran C.

**M. Baker (Gander-Twillingate):** C'est donc bien un remplacement?

**M. Sinclair:** A des endroits différents peut-être mais l'une remplacera l'autre.

**M. Baker (Gander-Twillingate):** Dois-je comprendre . . .

**Le président:** Ce sera votre dernière question, monsieur Baker.

**M. Baker (Gander-Twillingate):** C'est ma dernière question, monsieur le président.

**Le président:** Très bien.

**M. Baker (Gander-Twillingate):** Le ministre a dit ceci, qui vous intéressera peut-être:

Aucun entretien avec les représentants des sociétés de la Couronne au sujet du déplacement d'employés . . .

Le ministre sait-il que 78 p. 100 des activités de CN Marine Inc. intéressent Terre-Neuve et que le soit-disant plan direc-



[*Texte*]

land and that the supposed master plan announced one and one-half years ago involved profit centres in Halifax, in St. John's, Newfoundland and in Moncton? And I am very surprised to hear that the Minister has not interfered with that planned organization of CN Marine.

**Mr. Howie:** Well, I do not think the hon. member should be so surprised. I told him just one moment ago that I had no discussions with CN Marine related to persons being transferred to Newfoundland at all. I do not know why I should have.

**Mr. Baker (Gander-Twillingate):** You stopped them from going to Halifax.

**Mr. Howie:** I beg your pardon?

**Mr. Baker (Gander-Twillingate):** You stopped them from going to Halifax.

**Mr. Howie:** No, I did not stop them from going to Halifax. Again, you are mistaken, Mr. Baker. I really wish you would wisen up and get your facts straight.

**Mr. Baker (Gander-Twillingate):** I am asking you a question.

**Mr. Howie:** Well, I am answering it and I want you to listen to the answer. Seven claims department employees are going from Moncton to Halifax to join the legal department there as they should. They have not been stopped; they are going.

**Mr. Baker (Gander-Twillingate):** I see. What about your Newfoundland movement of employees?

**Mr. Howie:** I do not know a thing about the Newfoundland movement.

• 1010

**Mr. Baker (Gander-Twillingate):** Well, you had better read back the Committee report of a year and a half ago, Mr. Minister.

**Mr. Howie:** I wish you would start to do a little reading, Mr. Baker.

**Mr. Baker (Gander-Twillingate):** If you read it you would see what I am talking about.

**The Chairman:** Order, order. A little bit of order, please, would be appreciated by the Chair.

Thank you, Mr. Baker. I have Mr. Dionne and then Mr. Skelly.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Mr. Chairman, on my first opportunity to question the Minister of State for Transport and a fellow member from New Brunswick, I would like to take the opportunity to congratulate him again on his appointment and wish him well.

I want to follow up this morning some of the questions that have been asked with regard to the Seaway tolls, and I refer to the previous meeting, when the Minister said:

The complicating factors are that the final phase of the increase is reflected in an international agreement and the ultimate decision would be on whether it would be finan-

[*Traduction*]

teur annoncé il y a 18 mois profitera à Halifax, à Saint-Jean (Terre-Neuve) et à Moncton? Je m'étonne que le ministre ne soit pas intervenu auprès de CN Marine à ce propos.

**M. Howie:** Le député ne devrait pas s'étonner. J'ai dit il y a un instant que je n'avais pas consulté les représentants de CN Marine en ce qui a trait aux employés qui seraient mutés à Terre-Neuve. Je ne vois pas pourquoi je l'aurais fait.

**M. Baker (Gander-Twillingate):** Vous les avez empêchés d'aller à Halifax.

**M. Howie:** Que me dites-vous?

**M. Baker (Gander-Twillingate):** Vous les avez empêchés d'aller à Halifax.

**M. Howie:** Jamais de la vie! Vous vous trompez de nouveau, monsieur Baker. Il serait temps que vous vérifiez les faits que vous avancez.

**M. Baker (Gander-Twillingate):** Je vous pose une question.

**M. Howie:** Je vais y répondre et écoutez-moi bien. Sept employés du Service des réclamations seront mutés de Moncton à Halifax pour se joindre au service juridique qui se trouve là-bas. Nous ne les empêchons donc pas d'y aller puisqu'ils y vont.

**M. Baker (Gander-Twillingate):** Je vois. Mais qu'en est-il de la mutation des employés à l'intérieur de Terre-Neuve même?

**M. Howie:** Je ne sais rien de cela.

**M. Baker (Gander-Twillingate):** Vous feriez peut-être bien de lire le rapport du comité d'il y a 18 mois.

**M. Howie:** J'aimerais que vous-même vous fassiez un peu de lecture monsieur Baker.

**M. Baker (Gander-Twillingate):** Si vous le lisiez, vous comprendriez de quoi je parle.

**Le président:** A l'ordre, je vous en prie.

Merci monsieur Baker. La parole est à M. Dionne et ce sera ensuite à M. Skelly.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Monsieur le président, c'est la première occasion que j'ai de poser des questions au ministre d'État chargé des transports qui est un concitoyen du nouveau Brunswick. J'en profite donc pour le féliciter de sa nomination et lui souhaiter beaucoup de succès.

Je voudrais reprendre la question du péage sur la voie maritime et m'en référer aux propos que le ministre a prononcé au cours d'une séance précédente:

Ce qui complique les choses, c'est que l'augmentation devra être faite, en dernier ressort, par le biais d'un accord international. En définitive, il faudra voir si la

[Text]

cially possible, given the requirement of the Seaway, to endeavour to make ends meet and to balance its books.

And just previous to that, Mr. Minister, you said:

We have no current plans to roll back the April, 1980 increase.

**Mr. Howie:** No, 1980.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** 1980, I am sorry.

My prediction would be quite frankly that it would not be possible . . .

**Mr. Howie:** There is more before that, sir. You left a sentence out.

We have, however, plans to form a St. Lawrence Seaway Advisory Council and I would expect that that would be a subject for discussion on the part of the Council.

And then you come to, "The complicating factors are . . ."

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Okay, what I want to know is when that council will be appointed?

**Mr. Howie:** Very soon.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** It will be appointed in time to re-assess the 1980 toll structure?

**Mr. Howie:** That is the objective. It is a very high priority. In fact, your critic received an offer to nominate somebody to the board of it.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** That is not a bad idea.

**Mr. Howie:** I think it is a good idea.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** What about the international agreement?

**Mr. Howie:** They would have to have a look at the international agreement when they assess it to determine what effect it would have and whether they would be able to do it. My own off-the-top-of-my-head feeling is that because of the international agreement there would be financial implications, but I do not think it would break the international agreement to do it. But that is something which should be looked at by legal people and be looked at by the council.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** So it is fair to say at this point that you do not know whether the increase will go ahead or not.

**Mr. Howie:** That is fair. Your friend there has another question.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** No, no, I want to refer then to the statement I started to read a minute ago, when you said

My prediction would be quite frankly that it would not be possible to delete that April, 1980 increase.

in previous testimony.

**Mr. Howie:** I said my answer to Mr. Lumley's question would be yes, based on the facts known to me today. But if the Seaway council developed additional facts then, of course, it would be changed. That is the purpose of the Seaway council.

[Translation]

proposition est viable du point de vue financier, étant donné les caractéristiques de la voie maritime, le souci de joindre les deux bouts et de faire balancer les bilans.

Un peu avant, monsieur le ministre, vous disiez:

Pour l'instant, nous n'envisageons pas de renoncer à l'augmentation d'avril 1980.

**M. Howie:** Celle de 1980.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Excusez-moi, je dis bien 1980.

A mon avis, il ne serait pas possible . . .

**M. Howie:** Vous omettez une phrase.

Nous envisageons néanmoins de former un conseil consultatif de la voie maritime St-Laurent et je présume que cette question sera discutée par le conseil.

Et c'est là que je dis «ce qui complique les choses ici . . .»

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** J'aimerais savoir quand les membres de ce conseil seront nommés?

**M. Howie:** Très bientôt.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Le seront-ils à temps pour réévaluer la structure tarifaire de 1980?

**M. Howie:** C'est le but. C'est très prioritaire. En fait, le critique de votre parti a été pressentie pour la nomination d'un représentant au conseil.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Ce n'est pas une mauvaise idée.

**M. Howie:** Je pense que c'est une bonne idée.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Et qu'advient-il de l'accord international?

**M. Howie:** Le conseil devra l'évaluer afin de déterminer si sa mise en œuvre serait possible. De prime abord, j'ai l'impression que l'accord international aurait des implications financières mais qu'il ne serait pas nécessaire de le rompre. Ce sera aux experts juridiques et au conseil de se pencher sur cette question.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** On peut donc dire que pour l'instant vous ne savez pas si l'augmentation sera appliquée ou non, n'est-ce pas?

**M. Howie:** C'est cela. Mais votre collègue a une autre question à poser.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Tant pis, je veux revenir à la déclaration que je citais à l'instant:

A mon avis, il ne serait pas possible de reporter l'augmentation d'avril 1980.

Et je tire cette citation d'une de vos déclarations antérieures.

**M. Howie:** J'ai donné cette réponse à M. Lumley à la lumière des renseignements que nous possédons aujourd'hui. Si le Conseil de la voie maritime découvrait d'autres éléments importants, cela pourrait changer. Voilà pourquoi nous for-



[*Texte*]

It is to develop additional facts because they have had a very intimate experience with the Seaway, and I think if we get a good board we are going to get a good recommendation.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Would the primary function of that advisory council be to advise you, or to advise you and the Seaway Authority?

**Mr. Howie:** Both.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Both. Will legislation be required to put that council in place?

**Mr. Howie:** Legislation is not required to put an advisory council in place, but if we take the next step and erect the advisory council into a board of directors then legislation would be required. My feeling is that if we move to legislation right now it might delay the formation of the advisory council so they could not consider the April 1980 rate increase. Consequently, we are going to take the faster route and form the advisory council informally.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Informally.

**Mr. Howie:** Without legislation.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Okay. I shall leave that one for a few minutes.

**The Chairman:** Just to intervene, I will remind all members that the Minister has to leave at 10.25 a.m. and there are Mr. McDermid, Mr. Skelly and Mr. Lumley. That leaves us about 10 minutes, so I will let you judge yourselves accordingly.

**Mr. Howie:** I will come back.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Mr. Minister, a directive has gone out to the Atlantic Pilotage Authority to increase their fee structure to the point that they would be self-sufficient by 1981. In view of the difficulties that have been encountered by the Atlantic Pilotage Authority and in view of the fact that they are in fact moving toward self-sufficiency in fee structure, do you think that was a fair directive?

• 1015

**Mr. Howie:** That matter is before the CTC and they have reviewed the structure. They have not made their order yet, I believe they have just completed their hearings. I have no report on their findings and I really cannot comment on the rate structure until I know where it is at. It is like a case before the court; I do not know what their finding is, and I am a bit reluctant to speculate on it.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Is it not rather strange that the directive should have gone out even before the CTC had completed its hearings into the matter?

**Mr. Howie:** I am advised that no directive went out, Mr. Dionne. I am aware that a proposal has been made and that it is being reviewed by the CTC and that the Pilotage Act does require the Authority to break even, but I am advised that no directive has gone out.

[*Traduction*]

mons ce Conseil. Nous voulons former un groupe qui connaisse bien la situation de la voie maritime pour que, fort de nouveaux renseignements, il nous présente une bonne recommandation.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Le Conseil consultatif devra-t-il vous rendre des comptes à vous ou conseiller l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent?

**M. Howie:** Il devra faire les deux.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Très bien. Est-ce qu'il faudra une loi pour former ce conseil?

**M. Howie:** Nous n'avons pas besoin de loi pour former un conseil consultatif mais si, plus tard, nous voulons transformer le conseil consultatif en un conseil d'administration, il faudra alors une loi. Si nous présentons une loi dès maintenant, la formation du Conseil consultatif sera retardée et il ne pourra pas étudier l'augmentation envisagée pour avril 1980. En conséquence, nous allons donc aller au plus court et former un conseil consultatif officieux.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Vous procéderez donc officieusement.

**M. Howie:** Sans avoir recours à une loi.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Très bien. Je laisse donc ce sujet de côté.

**Le président:** Le ministre doit nous quitter à 10 h 25 et je vous rappelle que MM. McDermid, Skelly et Lumley ont demandé à prendre la parole. Il reste donc 10 minutes que je vous demanderai de répartir équitablement.

**M. Howie:** Mais je reviendrai.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Monsieur le ministre, l'administration de pilotage de l'Atlantique a reçu une directive lui demandant d'augmenter ses tarifs au point de devenir autonome d'ici à 1981. Étant donné les difficultés rencontrées par cette administration et les efforts qu'elle fait pour devenir autonome, croyez-vous que cette directive soit justifiée?

**M. Howie:** La Commission canadienne des transports a été saisie de cette question et la structure des taux est révisée. La Commission n'a pas encore rendu d'ordonnance, mais je pense qu'elle a terminées audiences. Je ne saurais pas vous dire quelles sont ses conclusions et je ne peux vraiment pas me prononcer tant que je ne saurai pas de quoi il retourne. C'est un peu comme une cause qui serait devant un tribunal. Je ne sais pas quelles sont les conclusions de la Commission, je ne voudrais pas m'avancer.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** N'est-il pas étrange que cette directive ait été émise avant que la Commission canadienne des transports n'ait terminé ses audiences?

**M. Howie:** Monsieur Dionne, il paraît qu'il n'y a pas eu de directive. On a cependant fait une proposition qu'étudie la CCT et la Loi sur le pilotage exige que l'administration fasse ses frais. En tous cas, il n'y a pas eu de directive.

[Text]

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** We obviously are getting different information. I will check back to be sure, but I was told directly that the Atlantic Pilotage Authority had received instructions to increase their fees to such an extent that by 1981 there would be no deficit in the Atlantic Pilotage Authority.

**Mr. Howie:** We do have a statutory requirement to break even, but I am not aware of a directive to increase it. I will check very carefully on it, but there is no increase until the CTC renders its verdict, we both know that.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Another quick question. How many Crown corporations under your authority are on the chopping block?

**Mr. Howie:** None at the moment. There are days when I might like to make some suggestions, but this is not one of them.

**An hon. Member:** Northern Transportation?

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** What about Northern Transportation? It is not under you? Does that fall under Northern Affairs?

**Mr. Howie:** No, that falls under Surface Transport.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Okay.

**Mr. Howie:** have you had an opportunity to review with your officials the plans for harbour development in the Miramichi River?

**Mr. Howie:** Only in general terms. I have not done an update. This is one of those areas where the maintenance and dredging is done by Public Works.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** I am talking about new construction, which would have to be recommended by Transport. I know it would be done by Public Works, but it would have to be recommended.

**Mr. Howie:** I have reviewed, very recently, the navigational aids and things of that nature, and the new lighting systems and the lighting pier. It shows as "gear" by the way in *Hansard* but it is a lighting pier. I have gone over that very carefully and I am going to propose it and fight for it in the estimates. I think it is very important.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** I appreciate that very much.

**Mr. Howie:** I think it is important for the whole area.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** I urge you, in closing—and I will give somebody else a chance—to get your officials and Public Works' officials moving very quickly on the situation at Chatham, because there is an industry in danger of economic collapse if they cannot ship their product.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Dionne.

Mr. Skelly.

[Translation]

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** De toute évidence, nous n'avons pas les mêmes sources de renseignements. Je vais vérifier, mais on m'avait dit précisément que l'administration de pilotage de l'Atlantique avait reçu l'instruction d'augmenter les tarifs de façon à supprimer tout déficit d'ici à 1980.

**M. Howie:** La Loi exige que l'administration fasse ses frais, mais, que je sache, il n'y a pas eu de directive à ce propos. Je vais moi-même vérifier mais il n'est pas question d'augmentation parce que la CCT n'aura pas rendu d'ordonnance.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Une autre brève question: Combien de sociétés de la Couronne qui dépendent de l'administration sont menacées actuellement?

**M. Howie:** Aucune, pour le moment. Il m'arrive d'avoir envie de suggérer certains noms mais pas aujourd'hui!

**Une voix:** Et que faites-vous de la Société des transports du Nord limitée?

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Oui, qu'en est-il de cette société? Ne relève-t-elle pas de vous? Relève-t-elle plutôt des Affaires du Nord?

**M. Howie:** Non, elle relève des Transports de surface.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Très bien.

**Monsieur Howie,** avez-vous eu l'occasion de passer en revue, avec les fonctionnaires du Ministère, les projets portuaires de la Miramichi?

**M. Howie:** Seulement d'une façon générale. Je ne suis pas au courant des derniers développements, car l'entretien et le dragage sont la responsabilité du ministère de Travaux publics.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Je faisais allusion à d'éventuelles constructions que recommanderait le ministère des Transports. Je sais que c'est le ministère des Travaux publics qui s'en chargerait, mais il faudrait que votre Ministère fasse une recommandation.

**M. Howie:** Tout récemment, j'ai passé en revue les aides à la navigation et les nouveaux systèmes d'éclairages. Dans le *Hansard*, on parle de «gréments», mais il s'agit d'éclairage. J'ai fait une révision soigneuse et je ferai une proposition à cet effet dans mon budget. Je pense que c'est très important.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Je vous remercie.

**M. Howie:** Je pense que c'est très important pour toute la région.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** En terminant, car je voudrais donner l'occasion à quelqu'un d'autre de poser des questions, je vous exhorte, vous et les fonctionnaires de votre Ministère et du ministère des Travaux publics, à prendre des mesures sans tarder à propos de Chatham car, là-bas, une industrie sera en péril si elle ne peut expédier ses produits.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Dionne.

Monsieur Skelly.



[Texte]

**Mr. Skelly:** I am sorry I am late, Mr. Chairman. It may be reflected in the questions I want to put today. I am not sure that they might have been covered. It really is a take-off from the last day when Mr. Howie was present. Basically, concerning your new responsibilities, Mr. Howie, I would like to know what your input is into the shipbuilding industry. From the point of view I have, you cannot divorce the business of acquiring a new capability in merchant shipping and in a deep-sea fleet without really dealing with the entire shipbuilding industry and some of the allied things.

I would also like an elaboration on the removal of the 25-per cent duty on importing foreign ships that were used in international trade.

The third question I would put to you is, were you consulted, or did you have any particular input into the decision to allow, I believe it was, Cominco and the Arctic Mine to remove those resources in the Arctic up to 50 per cent of them, in foreign hulls?

• 1020

I would leave those three questions, if I could.

**Mr. Howie:** First of all, I have no responsibility for shipbuilding. That is within the Department of Industry, Trade and Commerce and the 25 per cent subsidy is handled by them.

The input that I have is at the ministerial level and at the departmental level. We have interlocking committees and our officials relate to each other quite a bit. As to direct responsibility, except for input into the decision-making process, I have no right in that regard—or responsibility.

I am sorry, Mr. Skelly, the other aspect of your question is?

**Mr. Skelly:** There were two more, the business of the 25 per cent duty. I was interested in the rationale behind that and what kind of input you had. Did you have any input into the Arctic resources decision?

**Mr. Howie:** No. I guess I can tell you, quite frankly, that I have a strong view that immediately 50 per cent of the shipping in the Arctic should be Canadian and that we wish to have a preference for the other 50 per cent provided that it is competitive and available. I would like to see these factors merge with an increase in the Canadian aspect, relative to the availability, of course, of Canadian ships that can do it over a relatively short period of time. Eventually I would like to see the Arctic closed to Canadian ships. So would the Chairman.

**An hon. Member:** So would everybody.

**Mr. Skelly:** And with some kind of direct statement on that.

But the last thing, I just wonder if it would be relevant to ask the Chairman whether or not it might be possible to have the Minister of Industry, Trade and Commerce, because of the important shipbuilding and allied marine industries, attend a Committee meeting.

[Traduction]

**M. Skelly:** Monsieur le président, je suis arrivé trop tard et mes questions seront peut-être répétitives. Je reviens à un sujet dont nous avons discuté quand M. Howie a comparu la dernière fois. Étant donné vos nouvelles responsabilités, monsieur Howie, pourriez-vous me dire ce que vous comptez faire pour l'industrie de la construction navale? D'après moi, si l'on songe à développer la marine marchande et une flotte de haute mer, il faut à tout prix revoir toute la situation de l'industrie et de la construction navale et celle des secteurs connexes.

Je voudrais également des explications sur la suppression du droit de 25 p. 100 qui frappait les bateaux étrangers d'importation utilisés pour le commerce international.

Troisièmement, avez-vous été consulté ou êtes-vous responsable de la décision qui permet à *Cominco* et à *Artic Mines* d'utiliser des bateaux étrangers pour 50 p. 100 de leur volume d'expédition?

Ce sont les trois questions que je voulais poser.

**M. Howie:** Tout d'abord, la construction navale ne relève pas de mes responsabilités, mais bien de celles du ministère de l'Industrie et du Commerce dont relève, par conséquent, cette subvention de 25 p. 100.

Ma participation est au niveau ministériel. Les deux ministères ont des activités qui se touchent et les hauts fonctionnaires sont en rapport constant les uns avec les autres. Personnellement, ma seule responsabilité est au niveau de la prise de décisions.

Excusez-moi, monsieur Skelly, quelle était l'autre partie de votre question?

**M. Skelly:** J'avais posé deux autres questions. D'abord la taxe indirecte de 25 p. 100 au sujet de laquelle j'aimerais avoir des explications. Quelles sont vos responsabilités en la matière? Avez-vous participé à l'élaboration de la politique en ce qui concerne les ressources de l'Arctique?

**M. Howie:** Non. Je dois vous dire très franchement que mon opinion est très arrêtée à ce sujet; à mon avis, 50 p. 100 de toute la navigation dans l'Arctique à l'heure actuelle devrait être canadienne. Quant aux 50 autres p. 100, donnons la préférence aux navires canadiens s'ils sont disponibles et si leurs tarifs sont concurrentiels. Évidemment, il faut tenir compte des navires canadiens disponibles dans un avenir rapproché. J'aimerais que l'on en arrive à une situation où les ports de l'Arctique soient réservés exclusivement aux navires canadiens. Le président également.

**Une voix:** Tout le monde est d'accord.

**M. Skelly:** Il faudrait que cette politique soit affichée ouvertement.

Peut-être alors devrions-nous demander au président s'il est possible de faire comparaître le ministre de l'Industrie et du Commerce étant donné que toute cette question est reliée intimement à la question importante de la construction navale et des industries maritimes connexes.

## [Text]

**The Chairman:** That has been suggested. The Minister of course appears in front of another Committee, the Finance Committee, and I am sure pertinent questions could be placed there. It does not necessarily follow that under another reference the Committee is not able to invite the Minister to come. It is not a usual procedure but, on the other hand, it is not impossible. Perhaps we might raise that matter later at 10.30 when I would like the members of the steering committee to remain behind and we will take that suggestion under advisement.

Thank you, Mr. Skelly.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, on a point of order, I sit in the Finance Committee and I understand that Senator de Cotret is coming before the Finance Committee. It would be a good opportunity to ask questions then.

**The Chairman:** The Minister does have to get away but I wonder if we could have just a couple of quick questions from Mr. McDermid.

**Mr. McDermid:** My first question to you, Mr. Minister, is that I read with great interest the story on the *MV Arctic* which was launched in 1978 and apparently is underway now. Could you give us a progress report on the icebreaking cargo carriers?

**Mr. Howie:** The *MV Arctic* will go into Churchill. It is scheduled to arrive on the 13th of this month. It will load grain for three days and then it will take off to deliver grain to Poland, I believe. And this very effectively displays our Canadian ingenuity and our Canadian capability in building ships and developing a technique to keep our winter icebound ports like Churchill open and it very effectively extends the season up there.

I think it justifies our investment in this ship and in this technique. I will tell you, frankly, that the forward movements in the marine field are hard to get and you have to fight very hard for them but I think that all those that participated in the development of this ship deserve a great deal of credit. I am very proud of them. I am prepared to share some of the bouquets with those who have gone before me in this seat.

• 1025

**Mr. McDermid:** This is his maiden voyage, is that what you are saying?

**Mr. Howie:** Oh no, no, but this is a milestone point.

**Mr. McDermid:** Okay. Under the Canada Ports Act I understand there are 500 government wharves and the government wharves are located, I would gather, throughout the country, including the Province of Ontario. Is that correct?

**Mr. Howie:** Yes.

**Mr. McDermid:** Might I just make a suggestion that while looking at restraint programs, although there are various areas that you can cut from, I would suggest that the maintenance of the government wharves are a very important part of their responsibility and a very important part for our tourism industry and I would hope that these would be well maintained and it would not suffer under a restraint program.

## [Translation]

**Le président:** Cela a déjà été suggéré. Le Ministre comparait devant un autre Comité, celui des Finances, et je suis sûr que des questions pertinentes pourraient lui être posées. Cela ne veut pas dire que nous ne pourrions demander au Ministre de comparaître en vertu d'un autre mandat. Ce n'est pas la façon habituelle de procéder, mais ce n'est pas impossible non plus. Peut-être pourrions-nous étudier cette question à 10 h 30 lors de la réunion du comité de direction.

Je vous remercie, monsieur Skelly.

**M. Lumley:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je siège au Comité des finances où comparaitra, si je comprends bien, le sénateur de Cotret. Ce serait en effet une bonne occasion de l'interroger.

**Le président:** Le Ministre doit nous quitter, mais peut-être pourrions-nous laisser M. McDermid poser quelques questions.

**M. McDermid:** J'ai lu avec grand intérêt l'histoire du *MV Arctic* qui a été lancé en 1978. Pourriez-vous nous parler des cargos brise-glace?

**M. Howie:** Le *MV Arctic* doit arriver au port de Churchill le 13 de ce mois. Il chargera du grain pendant trois jours et l'acheminera en Pologne. Cette innovation témoigne de l'ingéniosité canadienne et de notre capacité dans le domaine de la construction navale, ce qui permet à des ports comme Churchill, pris par la glace pendant l'hiver, de rester ouverts et, par conséquent, étend la période commerciale dans ces régions.

Cela justifie nos investissements. Les progrès réalisés dans ce domaine ne se réalisent que grâce à de très grands efforts, et je crois que tous ceux qui ont participé à la mise au point d'un navire de ce genre ont vraiment beaucoup de mérite. Je suis très fier d'eux. Je suis prêt à partager les félicitations avec ceux qui ont occupé mon poste avant moi.

**M. McDermid:** Vous voulez dire qu'il s'agit là de son premier voyage?

**M. Howie:** Non, mais c'est un moment important de son histoire.

**M. McDermid:** Je vois. Si je comprends bien, il y a 500 quais qui relèvent du gouvernement et sont administrés par la Loi sur les ports. Je suppose que ceux-ci se situent dans tout le pays, y compris en Ontario?

**M. Howie:** Oui.

**M. McDermid:** Dans le cadre du programme de restrictions des dépenses, s'il y a des programmes dans lesquels on peut faire certaines coupures, j'estime que l'entretien des ports qui relèvent de la compétence du gouvernement est absolument vital pour le pays ainsi que pour l'industrie touristique, et j'aimerais proposer qu'aucune restriction ne soit imposée en ce domaine.



**[Texte]**

My final question, Mr. Chairman, is this. I am not an accountant but I am looking at the Maritime Pollution Claims Fund and I would just like to ask a couple of questions on that. First of all, do you feel that there is enough money in there because of the tanker traffic, etc. etc.? And my second question is that if there was only one claim paid out for \$645, why does it cost \$89,000 to administer the thing?

**Mr. Howie:** That is a good question. On the first question about government wharves, I am in complete agreement with you. These wharves for the most part are the responsibility of the Department of Public Works and we have ongoing discussions with them, because we have an operational role and they have the repair and maintenance role and it is sometimes pretty difficult. We are always asking them to fix them up and they do not have enough money and so on. We are in the process of negotiating a transfer of some of them to our department and whether it comes off or not is something that we will have to have a look at. But I do share your view that they should be maintained in a high state of readiness.

Now, there is about \$50 million plus in the Pollution Claims Fund and your question is why does it cost \$89,000 to administer it. That is the sum total of the fees and expenses of the administrators since the act was first created in the 1970s.

**Mr. McDermid:** So since 1972 that is the total cost? Okay, thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister. We are sorry we kept you so long. It is beyond 10.30.

**Mr. Howie:** No, that is okay.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** I assume the Minister will be back.

**The Chairman:** We would appreciate the Minister's return. I wonder if I might now just ask the steering committee to remain behind so that we might look ahead to further business. Is it the wish that we stand these two votes for the present time?

**Some hon. Members:** Agreed.

Votes 125 and 130 allowed to stand.

**The Chairman:** The Committee is now adjourned until 8 o'clock Tuesday, November 13, when we shall consider Vote 1 under Transport with the Minister of Transport, Mr. Mazankowski.

Thank you, gentlemen.

**[Traduction]**

Ma dernière question porte sur la caisse de réclamations en cas de pollution marine. Tout d'abord, croyez-vous que cette caisse soit suffisamment bien fournie? Puisqu'on a consenti un seul dédommagement de \$645,000 à même cette caisse, comment se fait-il que les frais d'administration s'élèvent à \$89,000?

**M. Howie:** C'est une bonne question. Au sujet des ports relevant de la compétence gouvernementale, je suis tout à fait d'accord avec vous. Pour la plupart, ils relèvent de la compétence du ministère des Travaux publics. Nous travaillons conjointement avec ce ministère, qui assure les réparations et l'entretien alors que nous sommes chargés de l'exploitation. Il s'agit d'une question assez difficile car nous pressons constamment ce ministère pour qu'il entreprenne les réparations, malgré le manque de fonds. C'est la raison pour laquelle nous sommes en train de négocier le transfert de certains de ces ports. Nous espérons que ce transfert aura lieu. Je suis cependant tout à fait d'accord avec vous, l'entretien devrait être effectué de telle sorte que les installations soient tout à fait opérationnelles.

Quant à la caisse de réclamations en cas de pollution, elle est constituée de plus de 50 millions de dollars. Vous voulez savoir pourquoi les frais d'administration s'élèvent à \$89,000. Cette somme représente le total des frais et dépenses encourus par les administrateurs depuis l'entrée en vigueur de la loi dans les années 1970.

**M. McDermid:** Il s'agit donc là des frais totaux encourus depuis 1972? Je vois, merci.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre. Veuillez-nous excuser de vous avoir gardé si longtemps, car nous avons dépassé 10 h 30.

**M. Howie:** C'est très bien.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Je suppose que le ministre reviendra témoigner.

**Le président:** Nous apprécierions une autre visite de sa part. Pourrais-je demander aux membres du comité directeur de rester? Le comité a-t-il l'intention de réserver les deux crédits pour le moment?

**Des voix:** D'accord.

Les crédits 125 et 130 sont réservés.

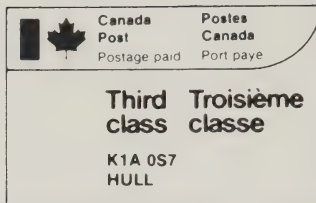
**Le président:** La séance est levée jusqu'au mardi 13 novembre à 8 heures du soir. Nous étudierons alors le crédit numéro 1 du ministère du Transport et M. Mazankowski, ministre des Transports sera présent.

Merci, messieurs.









If undelivered, return **COVER ONLY** to:  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7  
*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT*  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Department of Transport:*

Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine  
Transportation Administration.

### *From the National Harbours Board:*

Mr. Pierre A. H. Franche, Chairman.

### *Du ministère des Transports:*

M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration cana-  
dienne du transport maritime.

### *Du Conseil des ports nationaux:*

M. Pierre A. H. Franche, président.



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Tuesday, November 13, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 6

Le mardi 13 novembre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80: Vote 1 under  
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980: Crédit 1 sous la  
rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Donald Mazankowski  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

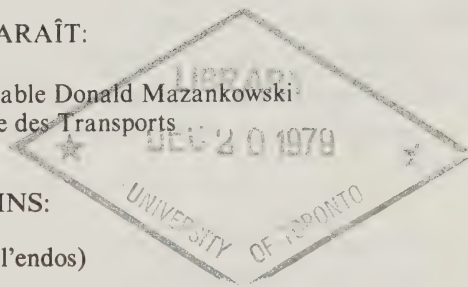
L'honorable Donald Mazankowski  
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



DEPOSITOR: [illegible] INTERNAL

First Session of the  
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
trente et unième législature, 1979

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. J. M. Forrestall

*Vice-Chairman:* Mr. Jack Ellis

Messrs.

Baker	Ferguson
( <i>Gander-Twillingate</i> )	Flis
Blaikie	Jelinek
Bockstael	Jupp
Deniger	

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. J. M. Forrestall

*Vice-président:* M. Jack Ellis

Messieurs

Lumley	Richardson
Mayer	( <i>Humboldt-Lake Centre</i> )
McDermid	Skelly
McLean	Turner
Roy ( <i>Laval</i> )	Whittaker—(19)

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, November 12, 1979:

Mr. Nylander replaced Mr. Fraleigh.

On Tuesday, November 13, 1979:

Mr. Jupp replaced Mr. Reid (*St. Catharines*);

Mr. Bockstael replaced Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*);

Mr. Flis replaced Mr. Desmarais;

Mr. Roy (*Laval*) replaced Mr. Lapointe;

Mr. Whittaker replaced Mr. Nylander;

Mr. Richardson (*Humboldt-Lake Centre*) replaced Mr. Towers.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 12 novembre 1979:

M. Nylander remplace M. Fraleigh.

Le mardi 13 novembre 1979:

M. Jupp remplace M. Reid (*St. Catharines*);

M. Bockstael remplace M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*);

M. Flis remplace M. Desmarais;

M. Roy (*Laval*) remplace M. Lapointe;

M. Whittaker remplace M. Nylander;

M. Richardson (*Humboldt-Lake Centre*) remplace M. Towers.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 13, 1979

(7)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:10 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Blaikie, Bockstael, Deniger, Ellis, Ferguson, Flis, Forrestall, Jelinek, Jupp, Lumley, McDermid, McLean, Richardson, Roy (*Laval*), Turner and Whittaker.

*Other Members present:* Messrs. Blenkarn, Friesen, Gass, Peters, Ritchie, Rooney.

*Appearing:* The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport.

*Witnesses: From the Canadian Transport Commission:* Mr. J. A. D. Magee, Commissioner and Chairman, Railway Safety Advisory Committee; Mr. E. J. Hase, Director, Rail Safety and Standards.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 6, 1979, Issue No. 3*).

The Chairman called Vote 1—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

On motion of Mr. McDermid, seconded by Mr. Lumley, it was agreed,—That the Chairman be instructed to send congratulatory letters to all those persons who, both within and without their normal scope of responsibilities, gave efficiently and effectively of their talents, notwithstanding the constant presence of danger to themselves, in resolving the difficulties surrounding the derailment of C.P. Train #54 at Mississauga, Ont. on November 10, 1979.

The Minister made a statement.

Commissioner Magee made a statement.

The Minister and the witnesses answered questions.

At 10:35 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m. Thursday, November 15, 1979.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 13 NOVEMBRE 1979

(7)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 10, sous la présidence de M. Forrestall (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Blaikie, Bockstael, Deniger, Ellis, Ferguson, Flis, Forrestall, Jelinek, Jupp, Lumley, McDermid, McLean, Richardson, Roy (*Laval*), Turner et Whittaker.

*Autres députés présents:* MM. Blenkarn, Friesen, Gass, Peters, Ritchie et Rooney.

*Comparaît:* L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports.

*Témoins: De la Commission canadienne des transports:* M. J. A. D. Magee, commissaire et président du Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire; M. E. J. Hase, directeur, Sécurité et normes ferroviaires.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du mardi 6 novembre 1979, Fascicule n° 3*).

Le président met en délibération le Crédit 1—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Sur motion de M. McDermid, appuyé par M. Lumley, il est convenu,—Que l'on demande au président de féliciter par lettre tous ceux qui, que ce soit ou non en vertu de leurs fonctions ordinaires, ont contribué avec efficacité et en dépit du danger qu'ils couraient eux-mêmes, à régler les difficultés créées par le déraillement du train n° 54 du CP, à Mississauga, Ontario, le 10 novembre 1979.

Le ministre fait une déclaration.

Le commissaire Magee fait une déclaration.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

A 22 h 35, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 15 novembre 1979, à 9 h 30.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)*

Tuesday, November 13, 1979

• 2007

*[Text]*

**The Chairman:** Ladies and gentlemen, I wonder if we might call the meeting to order.

We will resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

Gentlemen, as you will be aware, there have been consultations between several of the members of the Committee and there has been some agreement to stand, at least for this evening, consideration of the estimates under the Air Branch of the Minister's area of responsibility and tonight, rather, to move, again under Vote 1, in a manner that will facilitate the expression of concern and the questioning with respect to the very unfortunate incident over the past weekend.

If I might have some agreement with respect to that I would appreciate it. Is it agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Peters:** Will that be the business you . . .

**The Chairman:** Yes. For the information of the members, I will very briefly put on the record the changes we have made in accordance with an earlier resolution of the Committee dated 6 November of this year, 1979, by which the steering committee and the Chair have the power to make changes from time to time with respect to the availability of witnesses. To that end, you already have noted the change we are making tonight, instead of having the Minister's officials under Air.

For our meeting of Thursday, November 22, 1979, at 3.30 p.m., it has now been recommended that the Committee hear Mr. Roberts, Chairman of VIA Rail. He has been asked, in accordance with your wishes, to bring along his Regional Vice-President.

On Friday, November 23, 1979, at 9.30 a.m., we will consider Vote 95—Payments to CN Marine Inc., and Canadian National Railway Company. In that connection, Mr. Hubert Tingley, president of that corporation, will be with us.

On Thursday, November 29, 1979, again at 9.30 a.m., the Minister of Transport will be back with us on Vote 1—Departmental Administration program. We were attempting to have Dr. Hugh Horner with us on that particular occasion. So far, I apologize. I have really not been able to reach him. On Thursday, December 6, and of course, on December 7, the last day, there is a disposition of the Committee to have the two Ministers, the Minister of State and the minister available in the event the Committee might want them for some final wrap-ups. We have, as you will be aware, the Minister with us on Thursday of this week, and while I have not dealt with it, I left it to the last so that I might hear as to whether you would wish to go on Thursday with the estimates under Air.

• 2010

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)*

Le mardi 13 novembre 1979

*[Translation]*

**Le président:** Mesdames et messieurs, la séance est ouverte.

Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi relatif au budget principal pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1980.

Messieurs, comme vous le savez, à la suite de consultations entre plusieurs membres du Comité, il a été convenu de réserver, du moins pour ce soir, l'étude de la rubrique du budget relative au programme des transports aériens du ministère. A la place, ce soir, nous allons mettre à l'étude le crédit 1, à nouveau, ce qui permettra aux membres d'exprimer leurs préoccupations et de poser des questions à propos de l'incident fort regrettable qui s'est passé en fin de semaine dernière.

J'aimerais que vous me donniez votre accord pour qu'il en soit ainsi. D'accord?

**Des voix:** D'accord.

**M. Peters:** C'est de cela dont . . .

**Le président:** Oui. A l'intention des membres du Comité, j'aimerais consigner rapidement au compte rendu les modifications qui ont été faites conformément à une résolution adoptée au Comité le 6 novembre 1979, résolution autorisant le comité directeur et le président à procéder à des modifications au programme en fonction de la disponibilité des témoins. A ce propos, vous avez donc déjà noté la modification que nous avons faite pour ce soir, alors que nous devons recevoir les collaborateurs du ministre responsables du secteur des transports aériens.

Pour la réunion du jeudi 22 novembre 1979, à 15 h 30, il a été recommandé d'aviser M. Roberts, président de VIA Rail, de se faire accompagner de son vice-président régional.

Le vendredi 23 novembre 1979, à 9 h 30, il sera question du crédit 95—Paiements à CN Marine Inc. et à la Compagnie des chemins de fers nationaux. Nous accueillerons alors M. Hubert Tingley, président de cette société.

Le jeudi 29 novembre 1979, à 9 h 30, le ministre des Transports comparaitra à nouveau à propos du crédit 1—Administration centrale. Nous espérons pouvoir recevoir M. Hugh Horner à cette occasion. Nous n'avons pas encore pu l'atteindre. Le jeudi 6 décembre, et bien sûr, le 7 décembre, le dernier jour, nous pourrions recevoir les deux ministres, le ministre d'État et le ministre, au cas où les membres du Comité voudraient que l'on fasse un dernier résumé de la situation. Comme vous le savez, le ministre comparaitrait jeudi prochain, et c'est donc maintenant qu'il s'agit de discuter pour savoir si, à cette occasion, nous étudierons les postes du budget relatifs aux transports aériens.

Mr. Lumley.

Monsieur Lumley, vous avez la parole.



[Texte]

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, I realize you have made an effort to contact Dr. Horner but as I understand it, he is coming here tomorrow. Would it not be appropriate if we gave you the leeway to wait and see if tomorrow you can talk to Dr. Horner and see if we can get him for Thursday morning and if we cannot, as soon as you find out, you contact the members of the Committee and we can adjust that time. We would like to have Dr. Horner appear if it is possible, and since he is here on Wednesday, obviously there would be expense involved to have him go all the way back out and come back again. I leave it to your discretion, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Is that agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Thank you.

## TRANSPORT

Department—Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures—\$7,346,000

**The Chairman:** You will find the vote listed in your blue book on pages 28-6 to 28-15, and again it is our privilege to get back to the Minister of Transport.

**Mr. Jelinek:** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Mr. Jelinek.

**Mr. Jelinek:** On a point of order

**The Chairman:** Yes, on a point of order.

**Mr. Jelinek:** I apologize if I take the time, one minute of this Committee, but I thought it would be appropriate for me, as having been involved directly over the weekend in the Mississauga situation, if we could put on record in this Committee as a Committee to convey our congratulations to the regional provincial police forces, the RCMP, the provincial, municipal, regional officials, many of them who were involved in the evacuation, the fire departments of Mississauga, Halton, Peel, Toronto and the outlying areas, the many volunteer organizations, industry for providing shelter, providing food, blankets and other requirements for the many citizens, and lastly and perhaps most importantly, to all of the citizens who were involved in this massive evacuation in co-operating with all the officials in an orderly manner. I just wanted to put that on record from this Committee because I believe, having seen what I saw, that it was a phenomenal evacuation process which took place with the least amount of discomfort that could possibly have taken place, and certainly we are all very happy and very pleased that not only were there no deaths as a result of this terrible accident, but that there were no injuries in the accident or in the evacuation process, and I wanted this Committee, and I hope that we will get unanimous consent from this Committee if that is in order, to have these congratulatory messages made.

**The Chairman:** I think just on the point of order would require of course a motion and I cannot entertain a motion on a point of order and I will let the Committee be left with that. I appreciate your comments.

[Traduction]

**M. Lumley:** Monsieur le président, je sais que vous avez déployé des efforts importants pour entrer en contact avec M. Horner. Je crois savoir qu'il sera ici demain. Ne pensez-vous pas qu'il serait bon que nous vous donnions l'autorisation de le contacter demain, pour savoir s'il pourrait comparaître jeudi matin et, au cas où il ne pourrait pas comparaître, vous nous avertiriez immédiatement, de sorte que nous puissions prendre les mesures nécessaires. Nous aimerions que M. Horner puisse comparaître, et comme il sera ici mercredi, autant profiter de l'occasion. Monsieur le président, je laisse cela à votre discrétion.

**Le président:** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Merci.

## TRANSPORTS

Ministère—Programme de l'administration centrale

Crédit 1<sup>er</sup>—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement—\$57,346,000

**Le président:** Le crédit à l'étude figure dans votre Livre bleu aux pages 28-6 à 28-15. Nous avons à nouveau le privilège de recevoir le ministre des Transports.

**M. Jelinek:** Monsieur le président, permettez-moi d'invoquer le Règlement.

**Le président:** Monsieur Jelinek, vous avez la parole.

**M. Jelinek:** Permettez-moi d'invoquer le Règlement.

**Le président:** Oui, je vous en pris.

**M. Jelinek:** Je prie les membres du Comité de m'excuser de prendre ces quelques minutes, mais comme au cours de la fin de semaine j'ai été directement impliqué dans ce qui s'est passé à Mississauga, j'ai estimé qu'il serait bon de consigner au compte rendu du Comité le fait que notre Comité souhaite féliciter les forces de police provinciales, la Gendarmerie royale, les responsables provinciaux, municipaux et régionaux, dont beaucoup ont participé à l'évacuation, les services de pompiers de Mississauga, de Halton, de Peel, de Toronto et des municipalités avoisinantes, les nombreux organismes bénévoles, les entreprises qui ont fourni des abris, des aliments, des couvertures et tout ce dont les personnes concernées ont eu besoin, et, en dernier lieu, ce qui est peut-être le plus important, j'aimerais également que nous félicitions tous les citoyens qui ont pris part à cet important effort d'évacuation d'avoir collaboré avec les responsables de manière particulièrement ordonnée. Si je veux consigner ces remarques au compte rendu, c'est que j'ai personnellement pu constater que cet extraordinaire programme d'évacuation s'est déroulé sans la moindre difficulté, et je dois dire que nous sommes tous particulièrement heureux, non seulement qu'il n'y ait pas eu mort d'hommes à la suite de ce terrible accident, mais aussi qu'il n'y ait eu aucune blessure lors de l'accident lui-même, ou lors de l'évacuation. J'espère que le Comité consentira unanimement à ce que nous envoyions ces messages de félicitations.

**Le président:** A ce propos, il faudrait que vous présentiez une motion, et il se trouve que je ne puis recevoir de motion présentée dans le cadre d'un rappel au Règlement. Je m'en remettrai au Comité à ce propos. Je suis heureux que vous ayez fait ces remarques.

## [Text]

Mr. Lumley, on the same point of order.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, obviously we would heartily endorse that motion. I would just hope that the member would add congratulatory comments to the Ministry of Transport, Information and Emergency Centre for Dangerous Goods, who did a lot of work right here from Ottawa.

**The Chairman:** Thank you. Is there anybody else who would care to speak briefly to that? I would welcome, would entertain at this point a motion to that effect.

**Mr. McDermid:** I so move.

On that motion, if I just might add, there are a few people who were missed out in Mr. Jelinek's comments and I know he tried to cover everyone. It is difficult. The ambulance drivers and the hospital staff who had to evacuate two hospitals did a marvelous job. I might say I was very impressed with the way the press and the media handled the situation. They kept everyone up to date on what was going on. I think because of their very sensible and very calm way of presenting things, it prevented any type of a mass rush or a panic situation. Far too often politicians tend to take swings at them. I think this weekend they acted very, very responsibly and I would like to add that to the motion.

• 2015

Motion agreed to.

**The Chairman:** I wonder if I might ask the individuals who contributed to the point of order and to the motion if they might, at their leisure, convey information on the individuals and others that they have singled out to the Clerk so that she might have it properly.

Yes, Mr. Roy.

**Mr. Roy (Laval):** Mr. Chairman, as a member of the Province of Quebec I would like to join with all the members to congratulate all the people involved in that incident.

Je voudrais dire qu'il est toujours dangereux de nommer des personnes qui ont contribué au succès de l'évacuation de 250,000 personnes. Je voudrais me faire le porte-parole des personnes et des organismes que la proposition n'identifie pas. Alors, monsieur le président, à titre de député de la province de Québec, je félicite tous ceux qui ont participé à l'évacuation des victimes de cet accident.

**The Chairman:** I think the Chair will join with you in that.

I wonder if I might ask the Minister if he would care to introduce the officials he has with him, of course along with his senior officials, all the officials of the Canadian Transport Commission.

Mr. Mazankowski.

**Hon. Donald Mazankowski (Minister of Transport):** Thank you, Mr. Chairman and members of the Committee. I, too, naturally want to associate myself with the words that have been expressed by Mr. Jelinek and others by the support and

## [Translation]

Monsieur Lumley, à propos du même rappel au Règlement.

**M. Lumley:** Monsieur le président, nous sommes, bien sûr, tout à fait prêts à appuyer chaleureusement une telle motion. J'espère également que le membre ajoutera quelques mots de félicitations à l'intention du ministère des Transports et du Centre d'information et d'urgence pour les produits dangereux, qui ont fait un énorme travail à partir d'Ottawa.

**Le président:** Je vous remercie. Quelqu'un d'autre veut-il prendre brièvement la parole à ce propos? Je suis prêt à recevoir une motion à ce propos. \*

**M. McDermid:** Permettez-moi de proposer ladite motion.

A ce propos, j'aimerais ajouter que dans le cadre de ses remarques, M. Jelinek a oublié quelques personnes, bien qu'il ait essayé de s'en garder. Je sais que c'est difficile. Les ambulanciers et le personnel hospitalier qui ont évacué deux hôpitaux ont fait un excellent travail. Je dois également dire que j'ai été particulièrement impressionné par la façon dont la presse et les médias ont couvert la situation. Ils nous ont tenus au courant de tout ce qui s'est fait. Grâce à la manière calme et raisonnée avec laquelle les événements ont été présentés, on a pu éviter toute précipitation, ou toute situation de panique. Les hommes politiques ont bien trop souvent tendance à s'attaquer aux journalistes. J'estime que, la fin de semaine dernière, ils ont fait preuve d'un haut sens des responsabilités et j'aimerais qu'ils soient également mentionnés dans la motion.

La motion est adoptée.

**Le président:** J'aimerais demander aux membres qui ont invoqué le Règlement et qui sont intervenus à propos de cette motion de donner au greffier toutes les précisions sur les personnes qu'ils nous ont signalées, de façon à ce qu'aucune erreur ne soit faite.

Monsieur Roy, vous avez la parole.

**M. Roy (Laval):** Monsieur le président, en tant que député de la province de Québec, j'aimerais me joindre aux autres membres du Comité pour féliciter toutes les personnes qui ont participé à l'évacuation des victimes de cet accident.

I would like to say that it is always dangerous to name the people who contributed to the success of the evacuation of 250,000 persons. I would like to act as a spokesman for those people and agencies which are not identified in the motion. So, Mr. Chairman, as a member from the Province of Quebec, I would like to join with all the members to congratulate all the people involved in that accident who took part in the evacuation.

**Le président:** Le président se joint à vous à ce propos.

J'aimerais maintenant demander au ministre de bien vouloir nous présenter ses collaborateurs, ainsi d'ailleurs que les hauts fonctionnaires qui l'accompagnent; tous représentent la Commission canadienne des transports.

Monsieur Mazankowski.

**L'honorable Donald Mazankowski (ministre des Transports):** Merci, monsieur le président et messieurs les membres du Comité. J'aimerais, moi aussi, me joindre à M. Jelinek et aux autres membres du Comité pour féliciter toutes les per-



## [Texte]

those words of commendation from all members of the Committee. I think that the actions of all in what was a very unfortunate incident, and of course chaotic incident, certainly ought to be commended. I join with all the members of the Committee in expressing my sincere congratulations and best wishes.

Mr. Chairman, we have with us on my right the Commissioner of the Canadian Transport Commission, the Chairman of the Railway Safety Advisory Committee, Mr. John Magee. He is here with his other colleagues from the CTC and perhaps they could stand as I call their names out: Mr. J. Hanley, who is no stranger to this Committee, is the Director-General of the Canadian Transport Commission; Mr. Ashley Hibbard, Executive Director of the Railway Transport Committee; Mr. E. J. Hase, Director of Special Projects, Railway Transport Committee; and also of course the Deputy Minister, Mr. Kroeger, next to Mr. Magee; and Mr. R. Y. J. (Bob) Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

As well, we have with us tonight Mr. Duncan Ellison, Director of Transportation of Dangerous Goods. I must say that Mr. Ellison has been spending a great deal of time over the last six or seven years in the drafting and preparation of the dangerous goods legislation. If he is not a walking encyclopedia on the subject, he is very close to it. If you have any questions pertaining to some of the work that he has been doing in that regard, I am sure he would be very eager to comment. I know that you will find him very co-operative in your endeavours as members of the Committee and I certainly extend to you an invitation to discuss the matter relating to the movement of dangerous goods with Mr. Ellison. I am sure you will find him well informed; he has a very high level of expertise.

## • 2020

Mr. Chairman, I think it would be the desire of Commissioner Magee to make an opening statement, because I think the purpose of the meeting is to deal with the Mississauga situation. Perhaps by allowing Commissioner Magee to make an opening statement, it might cover a lot of potential questions. Then I am sure he will be prepared to respond to questions, as will other members of his team and members of my own department.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister.

Is it agreed: some opening comments or remarks other than what we have heard from the Minister—that we hear from Mr. Magee?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Mr. Commissioner, are you ready?

**Mr. J. A. D. Magee (Commissioner, Chairman, Railway Safety Advisory Committee, Canadian Transport Commission):** Certainly.

Mr. Chairman and honourable members of the Committee, I was reflecting on the fact that the last time I gave evidence in this room was in the year 1966 in the capacity of General

## [Traduction]

sonnes qui ont participé à l'évacuation de la population lors de ce fort regrettable incident. Je me joins à tous les membres du Comité pour exprimer mes sincères félicitations à tous.

Monsieur le président, à ma droite se trouve le président de la Commission canadienne des transports et président du Comité consultatif sur la sécurité dans les chemins de fer, M. John Magee. Il est accompagné de plusieurs de ses collègues de la CCT, que j'inviterais à se lever à l'appel de leur nom: M. J. Hanley, que les membres du Comité connaissent bien, directeur général de la Commission canadienne des transports; M. Ashley Hibbard, directeur exécutif du Comité des transports par chemins de fer; M. E. J. Hase, directeur des projets spéciaux au Comité des transports par chemins de fer, et, bien sûr, le sous-ministre, M. Kroeger, qui est assis à côté de M. Magee. Nous avons également M. R. Y. J. (Bob) Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface.

Nous avons également parmi nous ce soir M. Duncan Ellison, directeur du Service des transports des produits dangereux. Depuis six ou sept ans, M. Ellison a consacré beaucoup de temps à préparer des mesures législatives relatives aux produits dangereux. S'il n'est pas encore une encyclopédie ambulante sur ce sujet, il le sera bientôt. Je suis certain qu'il sera tout à fait prêt à répondre aux questions que vous pourrez lui poser sur les travaux qu'il a faits à ce propos. Il sera tout à fait prêt à vous aider et je vous invite d'ailleurs à parler avec M. Ellison des questions relatives au transport de produits dangereux. Il est particulièrement bien informé et est très compétent en la matière.

Monsieur le président, je crois que M. Magee, le président, aimerait faire une déclaration préliminaire, car la réunion d'aujourd'hui portera probablement sur l'accident de Mississauga. Dans sa déclaration préliminaire, M. Magee aurait ainsi la possibilité d'aborder beaucoup des questions que se posent certains d'entre vous. Ensuite, il pourra vous donner des précisions, si vous le voulez, avec l'aide des représentants de son ministère.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Êtes-vous d'accord pour donner la parole à M. Magee, pour une déclaration préliminaire?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Monsieur Magee, êtes-vous prêt?

**M. J. A. D. Magee (président, Comité consultatif sur la sécurité des chemins de fer, Commission canadienne des transports):** Certainement.

Monsieur le président, j'étais en train de me dire que la dernière fois que j'ai témoigné dans cette salle, c'était en 1966, à titre de directeur général de l'Association canadienne du

*[Text]*

Manager of the Canadian Trucking Association, on the bill which created the Canadian Transport Commission, of which I was subsequently a member. I certainly did not anticipate ever being here under these circumstances. But we are here and we will answer all the questions we are able to answer tonight, to the best of our ability. I hope you will understand if from time to time I ask those gentlemen on our staff who are with me to deal with some of the questions that are put. I am going to deal myself with as many questions as I can. But there will be a number, I think, on which they will be able to help you.

The first thing I would like to say is that the public inquiry the Commission announced at 4.30 p.m. in the afternoon on November 11 will open in Mississauga on December 4, and a panel of five Commissioners will sit on that inquiry: Commissioner J. T. Gray, Q.C., the Chairman of the Railway Transport Committee; Commissioner David Jones, Q.C., who is a former Chairman of that Committee and the Chairman of the Rail Safety Inquiry which took place three or four years ago; Commissioner Raymond M. March, who, since he joined the Commission, has paid special attention and has had a high degree of responsibility for the very complex question of dangerous commodities movement; Commissioner Granville, who has recently become a member of the Commission; and myself. That inquiry is going to be wide open, no holds barred, and anything which pertains to this accident and the issues which arise from it will be considered by the Committee.

We will conduct the hearing in as informal a manner as possible. We will be pleased to receive any written submissions or briefs. We will hear any member of the public who comes to the hearing without a brief and who has something to say which will contain either a submission or a recommendation and which it is thought we ought to consider. We hope out of this inquiry to find a way in which all concerned—the CTC not excepted—can improve on the performance of the movement of dangerous commodities in this country.

And of course they have to move, do they not, because they are absolutely vital to industry and agriculture in this country, and a way must be found to facilitate their movement in as safe a manner as possible; and obviously, in a safer manner than has been the case.

## • 2025

The inquiry that we will be conducting will be under the Railway Act and will have regard for the mode of transport that we regulate, the railways. I think that is as much as I would wish to say by way of introduction and I am ready for any questions that the honourable members may have.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Commissioner. Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman. First of all, I would like to express our gratitude to you, Mr. Chairman, and to the Minister for acceding to our request for a late change in plans to have a discussion tonight on this particular issue. I know it is quite a frustration to change your schedule at the last second and we appreciate it.

*[Translation]*

camionnage, au sujet du projet de loi créant la Commission canadienne des transports, dont je devins ultérieurement membre. Je n'imaginai certainement donc pas, à l'époque, que j'aurais un jour à témoigner dans les circonstances actuelles. Ceci étant, nous sommes ici pour répondre à toutes vos questions, dans toute la mesure du possible. De temps à autre, j'aurai peut-être recours aux personnes qui m'accompagnent pour m'aider à répondre à vos questions, mais j'essaierai de le faire le plus souvent moi-même.

La première chose que je voudrais vous dire est que l'enquête publique annoncée par la Commission, à 16h30, le 11 novembre, commencera à Mississauga le 4 décembre. Cinq membres de la Commission y participeront, à savoir M. J. T. Gray, c.r., président du Comité des transports par chemins de fer, M. David Jones, c.r., ex-président de ce comité et président de la Commission d'enquête sur la sécurité des chemins de fer, organisée il y a trois ou quatre ans, M. Raymond M. March qui, depuis sa nomination au sein de la Commission, s'intéresse tout particulièrement aux problèmes très complexes du transport des produits dangereux, M. Granville, récent membre de la Commission, et moi-même. Cette enquête sera tout à fait publique et ouverte, ne sera soumise à aucune restriction et pourra examiner tous les problèmes relatifs à cet accident.

Les audiences seront organisées de la façon la plus souple possible. Je veux dire par là que nous pourrions recevoir des mémoires ou des témoignages écrits et aussi entendre tout membre du public qui souhaitera se présenter sans avoir préparé de mémoire et voudra nous soumettre des recommandations. Nous espérons qu'à la suite de cette enquête, nous pourrions trouver des méthodes permettant à toutes les parties concernées, dont la Commission canadienne des transports, d'améliorer la sécurité du transport des produits dangereux dans notre pays.

Évidemment, il faut bien convenir, dès le départ, que ces produits doivent être transportés, puisqu'ils sont absolument essentiels pour notre agriculture et nos entreprises. Notre objectif sera donc de trouver les méthodes de transport les plus sûres possible et, en tout cas, plus sûres qu'elles ne l'ont été jusqu'à présent.

L'enquête sera menée sous l'autorité de la Loi sur les chemins de fer et portera donc sur ce mode de transport, que nous sommes chargés de réglementer. Je pense en rester là, pour ma déclaration préliminaire, et je suis prêt à répondre à vos questions.

**Le président:** Merci, monsieur Magee. Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président. Tout d'abord, j'aimerais vous adresser nos remerciements, monsieur le président, et les adresser également au ministre, pour avoir accepté de modifier très rapidement vos projets, afin de nous permettre, ce soir, d'aborder ce problème particulier. Je sais qu'il est souvent très difficile de modifier ces programmes à la dernière minute et nous vous sommes reconnaissants de l'avoir fait.



*[Texte]*

As I said today in the House, Mr. Minister, I think we all agree that we are very fortunate that we did not have a loss of life in this disastrous derailment. Rather than trying to point the finger at anybody to find out who is at fault, I think it is a golden opportunity for us to explore fully this whole situation, in order that we can arrive at some future legislation, legislation which the Minister plans to introduce, as well as, maybe, change the existing regulations to minimize any future accidents of the same kind.

There are three areas that we would like to explore tonight, Mr. Chairman, the first being the special procedures for ensuring safety with respect to the transportation of dangerous goods.

Secondly, is the combination and quality of dangerous chemicals which are carried on the same train—I am talking about existing regulations. Third, of course, as you in your discussion with Mr. Turner the other day, Mr. Minister, mentioned, the number of derailments that have been caused in a particular—I notice that although there has been a reduction in the number of derailments, say, since 1972, there has been a substantial increase in dangerous commodities. I think you pointed this out the other day in your discussion with my honourable colleague from London East. In the first ten months of this year we already have 22 more derailments of dangerous commodities than we had last year, with two months left to go and that is counting the one we have had now, so obviously there is a trend here which none of us want to see. I am glad to hear that the Commissioner said that we want to conduct the transportation of dangerous goods “safer” I think he said, than has been the case, if I heard you correctly, sir.

I apologize that some of my questions—I could have tried to get the Minister today but Mr. Giroux and Mr. Ellison have been very busy the last couple of days—I tried to get in touch with them. Maybe we will get some of these things answered here tonight.

First of all, Mr. Minister, I would like to refer back to the question I asked you yesterday and today and I realize that even if you do not have all the facts at your disposal, maybe your officials could answer.

What additional precautionary methods are taken with respect to the transportation of hazardous products, particularly toxic gases and combustible materials? Are there any special precautionary methods, for example, at every checkpoint that are taken as opposed to normal freight?

**Mr. Mazankowski:** I wonder, Mr. Chairman, if I might refer that question to Mr. Magee.

**Mr. Magee:** Mr. Hase who is the director of our special projects and who is dealing with the matter of dangerous commodities, will answer the questions. Mr. Hase, incidentally, has been the CTC officer who, since 11.55 on the night of the accident, has been co-ordinating the activity at the scene of the four officials of the CTC, who have been there and who

*[Traduction]*

Comme je l'ai dit aujourd'hui en Chambre, monsieur le ministre, nous convenons tous que la chance a été de notre côté, dans la mesure où ce déraillement désastreux n'a entraîné aucune perte de vie. Plutôt que d'essayer d'accuser qui que ce soit, je pense que nous avons maintenant une possibilité tout à fait exceptionnelle d'examiner à fond ce problème, afin d'élaborer un projet de loi, que le ministre a d'ailleurs l'intention de présenter, ainsi que des modifications aux règlements actuels, dans le but de minimiser toute possibilité d'accident semblable à l'avenir.

J'aimerais aborder trois sujets particuliers, monsieur le président. Le premier concerne les procédures spéciales destinées à garantir la sécurité du transport des produits dangereux.

Le deuxième concerne le fait que les règlements actuels permettent de transporter plusieurs types de produits chimiques dangereux dans le même train. Le troisième, évidemment, comme l'avait mentionné M. Turner l'autre jour, concernera le nombre de déraillements qui se sont produits au Canada ces dernières années, car, bien qu'on ait constaté une diminution de leur nombre global, il y a parallèlement eu une augmentation considérable de trains transportant des produits dangereux. Vous l'avez d'ailleurs mentionné vous-même l'autre jour, lors d'une discussion avec mon collègue de London-Est. Dans les dix premiers mois de cette année, nous avons déjà connu 22 déraillements supplémentaires de trains transportant des produits dangereux par rapport à l'an dernier; comme il y a encore deux mois dans l'année, il est évident qu'il y a là une tendance tout à fait regrettable. Je suis d'ailleurs heureux d'avoir entendu M. Magee dire qu'il voulait assurer un transport plus sûr des produits dangereux, à l'avenir.

Je vous demanderais de m'excuser si certaines de mes questions... je veux dire que j'aurais pu essayer de les poser aujourd'hui au ministre, mais M. Giroux et M. Ellison ont été très occupés ces derniers jours. J'ai essayé de les contacter, mais je n'ai pas réussi. Peut-être aurons-nous des réponses ce soir.

Tout d'abord, monsieur le ministre, j'aimerais revenir à la question que je vous ai posée hier et aujourd'hui et vous demander si vous pouvez déjà me donner un début de réponse, même si je comprends bien que vous n'avez pas tous les faits à votre disposition.

Quelles précautions supplémentaires prenez-vous actuellement en ce qui concerne le transport des produits dangereux, et plus particulièrement des gaz toxiques et des matériaux combustibles? Effectuez-vous par exemple des contrôles plus nombreux que pour les trains de marchandises normaux?

**M. Mazankowski:** Je demanderai à M. Magee de répondre à cette question, monsieur le président.

**M. Magee:** Monsieur Hase, directeur de nos projets spéciaux et responsable des problèmes des produits dangereux, va répondre à la question, monsieur le président. Je dois dire que M. Hase a été l'agent de la Commission canadienne des transports qui, dès 23 h 55, le soir de l'accident, a coordonné les activités sur place des quatre représentants de la Commission qui se sont chargés de nos enquêtes préliminaires.

[Text]

have been conducting our preliminary investigations into this accident.

**The Chairman:** Mr. E. J. Hase, Director, Rail and Safety Standards. Mr. Hase.

**Mr. E. J. Hase (Director, Rail Safety and Standards, Canadian Transport Commission):** In response to your question, there are no specific requirements involved in inspecting car equipment. However, the equipment in which the dangerous commodities load, such as is the case under discussion, the cars must be placarded and identified as to what the product is and in certain cases there are specific requirements insofar as the placement within the train.

• 2030

**Mr. Lumley:** There are no special precautionary methods used with dangerous goods?

**Mr. Hase:** No, that is not quite what I said, I do not believe. The precautionary methods are that the product is identified and it is placarded.

**Mr. Lumley:** Outside of that then?

**Mr. Hase:** Apart from that, it moves normally within the train, given that its placement within the train is controlled.

**Mr. Lumley:** In 1971-72, if I am not mistaken, there was a task force appointed, with the possible discussion of having trains that would carry only one product—for example, propane—to be called a fixed consist train, if I am not mistaken. Has that been explored?

**Mr. Hase:** There are trains of sulphuric acid; solid consist or fixed consist trains. As for other trains, I believe this was explored during the task force; however, I believe the findings at the time of the task force were that it would be somewhat difficult by virtue of the flow of traffic, at that time at least, to arrange for solid consist trains, given also that at some point in the transit of the products a dispersal must take place and they must move forward through branch lines or lower-traffic lines, where we would then perhaps be confronted with the necessity of operating single trains for one car.

**Mr. Lumley:** Why do we allow cars carrying explosive materials and poisons on the same train? Would it not be a good idea to separate those two particular materials?

**Mr. Hase:** That certainly would be an idea. It certainly deserves consideration and study.

**Mr. Lumley:** Has it been considered in the past?

**Mr. Hase:** I could not give you an answer to that, sir.

**Mr. Magee:** It has certainly been looked at in the past, and it is certainly going to be looked at in the investigation that we will be conducting.

**Mr. Lumley:** Was there any reason why it was not split before? If it was looked at in the past, obviously there was a conscious decision taken not to split these two materials. Would anybody know why that decision was taken?

**Mr. Magee:** I do not know why, but from my own experience I can surmise that it has to do with the difficulty of marshalling trains and moving trains along the tracks of

[Translation]

**Le président:** Monsieur E. J. Hase, directeur de la sécurité et des normes ferroviaires. Monsieur Hase.

**M. E. J. Hase (directeur de la sécurité et des normes ferroviaires, Commission canadienne des transports):** En réponse à votre question, je dois dire qu'il n'y a pas de conditions particulières concernant l'inspection du matériel lui-même. Cela dit, le matériel utilisé pour le transport des produits dangereux, c'est-à-dire des wagons identiques à ceux qui sont en cause dans cet accident, doit porter une affiche identifiant la nature du produit et, dans certains cas, les normes établies pour son placement dans le convoi.

**M. Lumley:** Mais il n'y a pas de précautions spéciales pour les produits dangereux?

**M. Hase:** Non, ce n'est pas exactement ce que j'ai dit. Les précautions en question sont l'identification du produit par une affiche sur le wagon.

**M. Lumley:** Rien d'autre?

**M. Hase:** A part cela, le wagon voyage normalement avec le train, mais son placement à l'intérieur du convoi est contrôlé.

**M. Lumley:** Si je ne me trompe, un groupe d'étude avait été constitué, en 1971-1972, pour étudier la possibilité de créer des trains ne transportant qu'un seul produit, par exemple du propane, que l'on devait appeler des trains unitaires fixes, si je ne me trompe. Qu'en est-il advenu?

**M. Hase:** C'est la méthode employée pour les trains transportant de l'acide sulfurique. Il s'agit de trains unitaires fixes ou unitaires solides. Pour les autres, je crois que le groupe d'étude avait conclu qu'il serait difficile de constituer des trains de cette nature, du fait des problèmes de trafic, et de la nécessité de fractionner les convois, en quelque sorte, sur des voies secondaires, ou des voies à trafic moins intense, pour assurer la destination finale des wagons. De cette manière, on aurait pu se retrouver avec des locomotives ne tirant qu'un seul wagon.

**M. Lumley:** Mais pourquoi autorise-t-on le transport de poisons et de matériaux explosifs dans le même train? Ne serait-il pas judicieux de séparer ces deux produits?

**M. Hase:** C'est certainement une idée qui mérite d'être examinée.

**M. Lumley:** L'a-t-elle été dans le passé?

**M. Hase:** Je ne puis vous le dire.

**M. Magee:** On l'a examinée dans le passé, et il est certain qu'on va la réexaminer, dans le cadre de l'enquête qui sera menée très prochainement.

**M. Lumley:** Y avait-il une raison, auparavant, qui empêchait d'agir de cette manière? Si on a examiné cette solution dans le passé, on a manifestement pris la décision, consciemment, de ne pas séparer ces deux produits. Quelqu'un peut-il nous dire pourquoi cette décision a été prise?

**M. Magee:** Je ne le sais pas, mais je puis émettre l'hypothèse que cela était dû à la difficulté de constituer les convois et de les diriger vers les diverses industries de notre pays. Les



**[Texte]**

Canada to the various industries. The delay in assembling and marshalling trains now in railway yards is not only a serious cost problem of the railways but it is a very serious problem competitively with regard to the trucking industry, which of course at this moment is travelling through Mississauga and all communities that were involved in this accident.

**Mr. Lumley:** Although it is too early to tell, sir, my guess would be that the cost involved as a result of that derailment this weekend would be far in excess of any cost involved to split those two commodities on a train over the years. When your inquiry sits, hopefully you will delve into that, because, as is so often the case, we just say it is going to be too expensive without actually knowing the facts. Maybe the lawsuit itself will demonstrate that.

**Mr. Magee:** I do not know about the lawsuit but I think you are opening up a very important aspect of this accident, a very significant one, and not an easy one to deal with.

For example, Mr. Hase has referred to the movement of liquid sulphuric acid by train; solid trains of liquid sulphuric acid. I was involved in an inquiry into an accident of a liquid sulphuric acid train three or four years ago five miles from Welland. For a reason that we were unable to find, the train, which was travelling at the operating timetable speed of 50 miles an hour, derailed about 19 cars back from the locomotive. Twenty-two cars went off the track, totally obliterated the track and roadbed, dug holes in the ground six feet deep, caused rails to fly through the ends of the cars and come out the other side, and dumped 200,000 gallons of liquid sulphuric acid on the farmlands of the province at that place, within a matter of minutes of the middle of the city of Welland.

• 2035

Although the inquiry was going on, and I want to emphasize that even though an inquiry is going on the Commission does not sit back and say all the evidence will be considered and then they will do something, one of the things we did immediately was to put in an operating timetable speed of 40 miles an hour for liquid sulphuric acid trains in open country, and if I recal it, 30 or 35 miles an hour in built-up communities. Within 24 hours, all the industries involved that were receiving that liquid sulphuric acid in the Province of Ontario were knocking not only on the door of the Minister of Transport but on the door of the Prime Minister of Canada, stating that the cycling problem of these cars that had been created by the CTC order just about had them at the state of closing the doors right then and there, and thousands of people were going to be unemployed within a week.

We looked at that claim, came to the conclusion that it was correct and we rescinded the order. I bring that out into the open because there are many pressures and problems that are going to occur at this inquiry, and many of the things that

**[Traduction]**

retards causés par l'assemblage et la constitution des trains entraînent non seulement des problèmes de coûts très importants pour les sociétés de chemins de fer, mais aussi des problèmes de concurrence à l'égard du transport par camion; dans ce contexte, je me dois de vous signaler qu'il est bien évident que des camions traversent aujourd'hui Mississauga, ainsi que bien d'autres villes du Canada, à cette heure même, avec les produits dangereux en cause dans l'accident de cette semaine.

**M. Lumley:** Même s'il est peut-être trop tôt pour tirer une telle conclusion, je suppose que les coûts qu'entraînera le déraillement de cette semaine dépasseront largement les coûts supplémentaires qu'aurait pu entraîner la séparation de ces deux produits, dans les trains, ces dernières années. J'espère que votre enquête portera également sur ce sujet, car il est malheureusement trop fréquent que l'on se contente de dire que telle ou telle chose coûtera trop cher, sans que l'on en ait réellement fait l'analyse détaillée. Peut-être que les poursuites intentées devant les tribunaux en feront la preuve.

**M. Magee:** Je ne sais pas ce qu'il en sera des poursuites, mais je puis vous dire que votre question me permet d'aborder un aspect non seulement très important de cet accident, mais également très complexe.

Par exemple, M. Hase vous a parlé du transport par chemins de fer de l'acide sulfurique liquide, dans des trains unitaires. J'ai moi-même participé à une enquête portant sur l'accident d'un train transportant de l'acide sulfurique liquide, il y a trois ou quatre ans, à cinq milles de Welland. Pour une raison que nous n'avons pas réussi à déterminer, le train, qui voyageait à la vitesse opérationnelle de 50 milles à l'heure, a déraillé à partir du 19<sup>e</sup> wagon. Vingt-deux wagons ont complètement quitté la voie de chemins de fer, en l'endommageant et en causant des trous dans le sol de 6 pieds de profondeur. Des rails ont perforé certains wagons, entraînant l'écoulement de 200,000 gallons d'acide sulfurique liquide, qui en quelques minutes, se sont retrouvés au milieu de la ville de Welland.

Pendant que l'enquête se poursuivait, et j'en profite pour vous signaler que la Commission n'attend pas qu'elle soit terminée pour prendre des mesures, nous avons immédiatement décidé d'imposer aux trains transportant de l'acide sulfurique liquéfié une limite de vitesse de 40 milles à l'heure dans les zones non aménagées et de 30 ou 35 milles à l'heure dans les collectivités. Moins de 24 heures plus tard, toutes les industries qui recevaient de l'acide sulfurique liquéfié dans la province de l'Ontario frappaient à la porte du ministre des Transports et à celle du premier ministre du Canada pour leur faire savoir que cette ordonnance de la CCT créait des problèmes de réaction chimique dans les wagons et allait les obliger à fermer leurs portes, licenciant ainsi des milliers de personnes en moins d'une semaine.

Après avoir étudié cette plainte et conclu qu'elle était justifiée, nous avons annulé l'ordonnance. Je vous dis cela parce que beaucoup de problèmes vont se poser au cours de cette enquête et que bon nombre de solutions qui paraissent évi-

[Text]

seem evident are things that have been tried. In practice, if we had put all those people out of work by insisting that our order remain in effect, and if by the law of averages such an accident did not occur again, it would be quite difficult for us.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, I realize that I am at the end of my time so I will make this a three-part question. First of all, under Part 72 of the regulations for the transportation of dangerous commodities by rail, I notice that chlorine is classified as a nonflammable compressed gas and not as poisonous gas. The first part of my question is, is there any difference between the precautionary measures used for these two commodities? Secondly, on the question that I asked today, Mr. Minister, regarding the hot-box detectors, I was disappointed that the House did not see fit to endorse it under Standing Order 43 where we could make it compulsory that all trains operating in Canada would install these hot-box detectors.

According to what I read in the media, which may or may not be correct, CP officials said that this incident could have been prevented had hot-box detectors been placed along the track. Finally, to sum up my question, Mr. Minister, in the bill for the transportation of dangerous products, will you ensure that some of the questions that I asked, for example, precautionary methods . . . I am pretty shocked to think there are not special precautionary methods outside of the identification of cars. Again maybe it is my lack of expertise in that particular field but I think we should ensure that it is in that particular piece of legislation—I do not think is in the previous legislation—again to minimize the occurrence of accidents, such as we had in Mississauga, some day in the future.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lumley. Mr. Minister.

**Mr. Mazankowski:** On the matter of hot-box detection equipment, Mr. Lumley, although I would detect that there certainly is support for the spirit of your motion, I think it is incumbent upon me as a Minister to consult with the officials of the CTC inasmuch as they are currently reviewing the existing regulations. I would certainly want to act on their advice and their expertise inasmuch as they are working with this particular area at all times. In the spirit of the examination of the current regulations and the manner in which they are applied, I would rather opt for that course. We will certainly be consulting with the CTC on this very important matter. So far as tightening up the bill that will be presented, having to do with the transportation of dangerous goods, Mr. Lumley, that particular piece of legislation will be presented to the House, as I said, within the next week or 10 days. It may have to be tightened up in lieu of some of the experiences and given the benefit of some hindsight. And I will certainly invite the Committee to participate in that exercise. I think we have all gained some experience as a result of the unfortunate incident that occurred, and as I said in the House today and I repeat here, we are certainly going to adopt every measure possible and practicable to ensure that the movement of dangerous goods is done in the safest manner possible and whate-

[Translation]

dentes ont déjà été essayées. En pratique, si nous avons causé le licenciement de toutes ces personnes en maintenant cette ordonnance en vigueur et si, selon le calcul des probabilités, un tel accident ne s'était pas reproduit, il nous serait très difficile de nous justifier.

**M. Lumley:** Monsieur le président, mon temps étant presque écoulé, je vais séparer ma question en trois parties. Premièrement, je constate que la Partie 72 des règlements relatifs au transport par voie ferrée de produits dangereux classe le chlore comme un gaz comprimé ininflammable et non pas comme un gaz toxique. La première partie de ma question est la suivante: les mesures de précaution prises pour ces deux produits sont-elles différentes? Deuxièmement, j'ai déjà posé une question aujourd'hui en ce qui concerne les détecteurs d'échauffement des coussinets et j'ai été très déçu que l'Orateur n'ait pas jugé bon de l'accepter, en vertu du règlement 43; ainsi, on aurait pu rendre obligatoire l'installation de ces détecteurs sur tous les trains circulant au Canada.

D'après ce que j'ai lu dans les journaux, et ce n'est peut-être pas exact, les responsables du CP ont affirmé que cet accident aurait pu être évité si des détecteurs d'échauffement des coussinets avaient été installés le long de la voie. Pour terminer, permettez-moi, de résumer ma question: monsieur le ministre, veillerez-vous à ce que le projet de loi sur le transport des produits dangereux prévoit certaines mesures de précaution, comme celle que j'ai mentionnée. Je suis très étonné que les règlements actuels ne prévoient aucune mesure de précaution spéciale, si ce n'est l'identification du wagon. Je ne suis pas expert en la matière, mais je pense que ce projet de loi devrait prévoir de telles mesures de précaution, afin d'éviter que ce genre d'accident ne se reproduise.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Lumley. Monsieur le ministre.

**M. Mazankowski:** En ce qui concerne ces détecteurs d'échauffement des coussinets, monsieur Lumley, je crois que beaucoup de députés étaient d'accord avec l'objectif de votre motion; toutefois, c'est à moi, en qualité de ministre, qu'il incombe de consulter les représentants de la CCT, dans la mesure où cette commission est en train de revoir les règlements actuels. Je préfère en effet la consulter avant de prendre quelque mesure que ce soit. C'est ainsi, donc, que je préfère procéder avant d'apporter quelque changement que ce soit à l'application des règlements actuels. Je peux donc vous assurer que je consulterai la CCT sur cette question. En ce qui concerne les mesures de précaution que vous recommandez d'incorporer au projet de loi sur le transport des matières dangereuses, monsieur Lumley, je peux déjà vous dire que ce projet de loi sera présenté en Chambre d'ici une dizaine de jours. Il se peut qu'on doive lui apporter certaines modifications, compte tenu des expériences que nous venons de vivre. Les membres du Comité seront bien entendu invités à participer à cet exercice. Nous avons tous tiré une certaine leçon de ce malheureux accident, et, comme je l'ai déjà dit en Chambre aujourd'hui, nous nous engageons à prendre toutes les mesures possibles pour nous assurer que le transport de matières dangereuses est effectué avec le maximum de sécurité et que la loi



## [Texte]

ver legislation or regulation that is required to ensure that safety, bearing in mind the balances that the commissioner has pointed out, which I think you will recognize and appreciate—bearing those items in mind, we will proceed along that course.

• 2040

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister. Mr. Blaikie.

**Mr. Blaikie:** Thank you, Mr. Chairman. My thanks also to the Minister and to the officials who made a point of being here tonight in order to consider this important issue.

Mr. Chairman, I want to begin my remarks and questions this evening by trying to dispel for my part whatever sense of partisan politics may have grown up between myself and the Minister over this issue. I want to say at the outset that my intention has always been that there be a serious and objective discussion of this issue.

My first concern related to the issue, and it is a concern which I am on record as having previous to this incident, is with the transportation of dangerous products, however they may be transported. The government had indicated prior to the Mississauga derailment that it intended to bring in legislation pertaining to the transportation of such goods. Although I expressed some criticism over the time expired since commitments were given in the House, I do not suggest that the introduction of the legislation could have prevented the incident which brings us here tonight. Our legislation several years ago may have prevented it. And, for the absence of such legislation, we have the former government and not this government to ask questions of. Legislation now, we hope, will prevent future incidents like this one by ensuring that the marshalling of trains is always done in such a way as to adequately avoid dangerous combinations of cars in the same train. Now I understand, Mr. Chairman, that there are already a considerable number of regulations pertaining to the marshalling of trains contained in what is called "The Red Book," but obviously the evidence of this incident is that whatever regulations there are presently they are not adequate.

So my first question to the Minister is, how will the fact of the CTC inquiry in this case affect the speed with which the forthcoming legislation will be passed? You were sort of addressing this in your previous remarks. Do you see anything in particular in the inquiry which could produce amendments or additions to the proposed legislation, such as the reclassification of chlorine, for instance?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I think we have to look at two issues here. We have the issue of railway safety which is the responsibility of the CTC and the regulations that are prescribed thereto and the application of those regulations to ensure that the movement of any goods, whether it be dangerous or less than dangerous, move in a safe manner and that the Canadian public's safety and security are preserved. We also have the matter of the transportation of dangerous goods, which is a piece of legislation which would develop a comprehensive safety program for the movement of dangerous goods, a code of regulations, a set of standards and guidelines which would be applied in a co-ordinated uniform fashion from coast

## [Traduction]

et les règlements exigent un tel niveau de sécurité, compte tenu des réserves mentionnées à juste titre par le commissaire.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre. Monsieur Blaikie.

**M. Blaikie:** Merci, monsieur le président. J'aimerais moi aussi remercier le ministre et ses fonctionnaires d'avoir fait un effort pour être ici ce soir afin d'étudier ce problème très important.

Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord essayer de dissiper tout malentendu partisan qui aurait pu surgir entre le ministre et moi sur cette question. Je peux vous assurer que mon intention a toujours été d'avoir une discussion sérieuse et objective sur ce problème.

Déjà, avant ce malheureux accident, j'avais exprimé publiquement mon inquiétude au sujet du transport des matières dangereuses, quel que soit le mode utilisé. Le gouvernement avait indiqué, avant le déraillement de Mississauga, qu'il avait l'intention de présenter un projet de loi sur ce sujet. J'ai certes critiqué les longs retards qui ont suivi les engagements donnés en Chambre, mais je ne veux pas dire par là que la présentation de ce projet de loi aurait pu empêcher l'accident à propos duquel nous nous réunissons ce soir. Pour cela, il aurait fallu que ce projet de loi soit présenté il y a des années. Puisque tel n'a pas été le cas, c'est à l'ancien gouvernement et non pas au gouvernement actuel qu'il faut poser des questions. Nous espérons que ce projet de loi permettra d'éviter d'autres accidents de ce genre, en veillant à ce que le triage des wagons soit fait de manière à éviter que certaines voitures contenant des produits dangereux soient mises les unes à côté des autres. Je sais, monsieur le président, qu'un grand nombre de règlements, que l'on trouve d'ailleurs dans le «Livre rouge», régissent déjà le triage des wagons, mais il est évident que ces règlements ne sont plus adéquats.

J'aimerais tout d'abord savoir dans quelle mesure l'enquête menée par la CCT sur cette affaire rapprochera ou éloignera la date d'adoption de ce projet de loi. Vous avez un peu abordé la question dans vos remarques préliminaires, mais j'aimerais savoir si, à votre avis, l'enquête risque de susciter des amendements, notamment sur la reclassification du chlore, par exemple?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, cette question comporte deux aspects. Tout d'abord, il y a celui de la sécurité des chemins de fer, qui relève de la CCT, et l'application des règlements afférents et destinés à veiller à ce que le transport de toute marchandise, qu'elle soit dangereuse ou non, soit effectué avec le maximum de sécurité, afin d'assurer la protection des Canadiens. Il y a également la question du transport des produits dangereux; un projet de loi va être présenté, comportant tout un programme de mesures de sécurité à prendre pour le transport des produits dangereux, un ensemble de règlements, de normes et de directives qui seront appliqués de façon coordonnée et uniforme d'une côte à l'autre, d'une

## [Text]

to coast, from province to province and municipality to municipality. It would provide for adequate training of inspectors, the development of a uniform method of accident reporting, and a method of dealing with any emergencies that may arise therefrom. That is really the umbrella or the framework under which the transportation of dangerous goods legislation is being formulated. I must say that it has been in formulation for some six or seven years, but there are some constitutional problems here as well.

• 2045

As you know, the movement of goods by truck in the provinces, intraprovincially and interprovincially, is a matter that falls within the domain of the respective provincial governments, and so you have to establish a framework under which there is the support of all the provinces. That is perhaps why it has taken so long to establish this kind of a uniform code or uniform set of rules and regulations that can be applied in a co-ordinated fashion.

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, it seems to me, and in part the minister has already indicated this, that apart from this particular incident there remains the regular role of the Ministry of Transport and the Canadian Transport Commission which must go on even though the inquiry has not been finished. The commissioner himself indicated this, particularly when the inquiry has hardly even begun.

With regard to this, I expressed a concern in the House—rather unclearly, I admit, due in part to the strange context which Question Period imposes on the raising of issues—that the minister should see fit to act on the express need of the Canadian Transport Commission, indeed a need expressed in this very room last Thursday, for more rail inspectors. Even before the inquiry this was, and is, a problem that exists independently of what happened in Mississauga. I am glad to see, given your remarks in the House today, that you acknowledge this. I also acknowledge, on my part, the difficulty of getting qualified personnel to fill these positions.

My question to you at this time is this: will you say before the Committee that financial concerns will not be one of the barriers to rail safety in Canada, and whatever budget constraints have in the past been imposed on the CTC, which led to the present shortage of rail inspectors, or whatever budget constraints of the past will now be lifted in order that the CTC may quickly get about the business of enforcing existing regulations?

**Mr. Mazankowski:** I have certainly noted the member's representations. I have noted the comments of Mr. Turner in this Committee previously and the response of Mr. Benson, the president of the CTC, in regard to the requirement of additional manpower resources. I said today, and I repeat here again, that while funding has been tight in this period of restraint, in my department we have certainly not endeavoured to exercise those cutbacks in the areas of safety and security. Quite frankly, whether it involves air, marine or surface any matter pertaining to safety that has been drawn to my attention I have, to the extent I possibly can, provided funding for those

## [Translation]

province à l'autre, et d'une municipalité à l'autre. Ce programme prévoit également la formation adéquate des inspecteurs, la mise au point d'une méthode uniforme de rapport des accidents et tout un ensemble de mesures à prendre en cas d'urgence. C'est là le véritable cadre dans lequel la législation sur les matières dangereuses est élaboré. Je dois dire que nous y travaillons depuis six ou sept ans, mais nous avons des problèmes de nature constitutionnelle ici aussi.

Comme vous le savez, le déplacement des biens par camions, tant à l'intérieur des provinces que vers d'autres provinces, est une question qui relève des gouvernements provinciaux respectifs, et il faut donc établir un cadre que toutes les provinces peuvent accepter. C'est peut-être pourquoi il a été si long d'établir ce genre de codes ou d'ensemble de règles uniformes qui peuvent être appliquées de façon coordonnée.

**M. Blaikie:** Monsieur le président, comme le ministre l'a déjà partiellement indiqué, il me semble que nonobstant cet incident particulier, le ministère des Transports et la Commission canadienne des Transports devront toujours jouer leur rôle habituel même si l'enquête n'est pas encore terminée. Le commissaire l'a dit lui-même, alors que l'enquête a à peine commencé.

A ce sujet, je crois que le ministre devrait nommer un plus grand nombre d'inspecteurs des chemins de fer, pour répondre aux besoins exprimés par la Commission canadienne des transports dans cette même salle jeudi dernier. A cet égard, j'ai moi-même exprimé ma préoccupation à la Chambre, quoi que j'admets avoir été assez obscur, à cause de l'étrange contexte que nous impose la période de questions. Même avant l'enquête, c'était là un problème, peu importe ce qui s'est produit à Mississauga. Je suis heureux de constater que vous l'avez reconnu dans vos propos à la Chambre aujourd'hui. Pour ma part, je reconnais également la difficulté de recruter un personnel compétent pour ces postes.

Voici ma question: Pouvez-vous promettre aux membres de ce comité que les préoccupations d'ordre financier ne nuiront pas à la sécurité ferroviaire au Canada, et que peu importe les restrictions budgétaires imposées à la CCT dans le passé, ce qui a entraîné le manque actuel d'inspecteurs ferroviaires, que peu importent les dispositions précédentes, toutes les restrictions budgétaires seront maintenant abandonnées afin de permettre à la CCT de faire respecter les règlements existants?

**M. Mazankowski:** Je prends certainement note des représentations du député. J'ai pris note des propos qu'a tenus M. Turner dans ce comité précédemment, et de la réponse de M. Benson, le président de la CCT au sujet du besoin de personnel supplémentaire. Je l'ai déjà dit aujourd'hui, et je le répète, même si les fonds ont été rares dans cette période de restrictions, mon ministère n'a jamais envisagé d'imposer des restrictions dans le domaine de la sécurité et de la sûreté. En toute franchise, dans toute la mesure du possible, j'ai accordé l'appui financier de mon ministère à toutes les questions relevant de la sécurité, qu'il s'agisse de transport de surface, de



## [Texte]

kinds of exercises. So I will naturally be talking to the president of the CTC in regard to this very important matter, and I am hopeful that we can work out some satisfactory arrangement.

Commissioner Magee tells me that there is a problem in terms of acquiring the kinds of people. I am told that the level of pay is such that these kinds of people are attracted to the private sector, and there is a difficulty in acquiring the people with the talent and the desire to become involved. There are those problems. Nevertheless, if it is an issue that is urgent and requires urgent attention, I can assure this Committee that I will be approaching my Cabinet colleagues, stressing the importance and the need to ensure that this matter is redressed.

Insofar as the actions of the CTC, and indeed my department, with taking the necessary steps in the interim, while the inquiry is going on, I think I should point out again that the CTC has already taken action with regard to asking the railways to report by 5 o'clock tomorrow on the procedures with regard to the inspection of overheated journals, and what further actions they propose to take as a result of the Mississauga incident. The Committee will then make a decision as to whether or not an interim order should be provided. As well, they have indicated to me that the whole area of regulations is going to be examined very closely, the manner of procedures, the application, as a result of this unfortunate incident. There has also been an indication to me by the President of the CTC that they will be looking at the question of separation of flammable and toxic substances and, as well, looking at the implications of the possibility of rerouting the movement of dangerous commodities. I think that was a matter you alluded to in the House yesterday.

• 2050

The whole question of technical research is going on, and I am sure that I am safe in saying it will be accelerated by our department. So I can only reiterate what I said earlier, that we will endeavour to do everything possible to ensure the possible prevention of a recurrence of this kind of incident. As I said earlier, with the experience we have gained, and given the benefit of hindsight, I think we are in a very good position to come up with the best kinds of regulations and the best piece of legislation to deal with matters related to the movement—not only to the movement of dangerous substances but indeed the matters relating to the whole area of rail safety.

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, I have one final point and it is more of a comment than a question, I suppose. In this problem, as in others, the crisis is not always just what it appears to be. We are hauling a lot more of these dangerous products than we used to, and we would thus have a problem even if rail safety had been kept up over the years. Just out of sheer odds, it seems to me, we would have more accidents which involve hazardous products. But like the energy crisis, the crisis cannot be reduced, it seems to me, to a practical one. It must also be seen as a crisis of lifestyle and the technology that we are in the habit of employing.

## [Traduction]

transport aérien ou maritime. Alors naturellement, je discuterai de cette importante question avec le président de la CCT. J'espère que nous en viendrons à une entente satisfaisante.

Le commissaire Magee m'a dit que nous avons des problèmes de recrutement. On me dit que le niveau de rémunération est tel que ces gens sont attirés vers l'entreprise privée, et qu'il est difficile de recruter des personnes compétentes et intéressées. Cette difficulté existe. Quoi qu'il en soit, je puis assurer ce comité que si cette question est urgente et nécessite mon attention immédiate, j'en parlerai à mes collègues du Cabinet, en soulignant l'importance et la nécessité de corriger cette situation.

Quant aux mesures intérimaires prises par mon ministère et la CCT pendant que se poursuit l'enquête, je rappelle que la CCT a déjà pris des mesures à cet égard, afin de demander aux sociétés de chemin de fer de présenter d'ici 17 heures demain, un rapport sur la procédure d'inspection des coussinets surchauffés, et sur les mesures qu'elles entendent prendre à la suite de l'incident de Mississauga. Le comité décidera alors si un ordre intérimaire devrait être envoyé. On m'a également dit qu'à la suite de ce malheureux accident, toute la question des règlements sera étudiée en détail, y compris la procédure et la mise en œuvre. Le président de la CCT m'a également affirmé qu'on étudierait la question de la séparation des substances inflammables et toxiques; de plus, on examinera les conséquences qu'entraînerait l'établissement de nouveaux circuits pour le déplacement des produits dangereux. Si je ne m'abuse, vous y avez fait allusion à la Chambre hier.

Les recherches sur les aspects techniques de l'affaire sont en cours et je puis vous assurer que mon Ministère accélérera ce travail. Je ne peux donc que réitérer ce que j'ai dit plus tôt, c'est-à-dire que nous nous engageons à faire tout en notre pouvoir pour éviter qu'un tel accident ne se reproduise. Grâce à une rétrospective de l'expérience acquise, je crois que nous serons en mesure d'élaborer les meilleurs règlements et la meilleure législation, non seulement sur le déplacement des matières dangereuses, mais également sur toutes les questions pertinentes à la sécurité ferroviaire.

**M. Blaikie:** Une dernière chose, monsieur le président, et il s'agit plus d'une remarque que d'une question, je présume. Dans le cas de ce problème comme dans d'autres, la crise ne se limite pas à ce qu'elle semble être. Le transport des produits dangereux s'est beaucoup accru, et nous aurions un problème, même si la sécurité ferroviaire avait été maintenue au cours des ans. Ne serait-ce qu'à cause du nombre de déplacements, il me semble normal que nous ayons un plus grand nombre d'accidents impliquant des produits dangereux. Tout comme la crise de l'énergie, cette difficulté ne peut être résolue facilement. Cette crise met également en cause notre style de vie et la technologie que nous sommes habitués d'utiliser.

[Text]

It seems to me that we depend too much on synthetic materials and on nonrenewable resources for our way of life, both of which are more dangerous, and many even when not in transport, I might add. It seems to me, therefore, that only reducing our dependence on these substances in the first place will actually approach a comprehensive solution to the problem, a technological solution to a technological problem. This is the problem, Mr. Chairman and Mr. Mazankowski, and I hope that in the long run this is a perspective that we will bring to issues of this kind. Thank you.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, as for the member's comments relating to the fact that sooner or later an accident like this is bound to happen, given the increase in the amount of traffic and the increase in the amount of dangerous goods that are moved, I think that is a very valid observation. I suppose if you really wanted to make sure that an accident like that never occurred by stopping the movement of all dangerous commodities, of course that simply cannot happen.

What we have to do is to ensure that we can identify the cause of the accident and take the necessary procedures to prevent it from recurring. Secondly, given the benefit of the experience, we have to ensure that we can develop the kinds of vehicles and the kinds of regulations necessary to ensure that dangerous goods are handled in a manner that can provide the maximum amount of safety and security to the people of Canada.

**The Chairman:** Mr. McDermid.

**Mr. McDermid:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, Commissioner Magee, I live just north of the scene. My riding is just north of Mississauga. We welcomed all the refugees from Mississauga on the weekend to Brampton. We have the old Grand Trunk running through Brampton-Georgetown, and of course people in our community have shown concern since the accident. They are realists in knowing that dangerous goods must be transported. Their great concern is that it is done in the safest possible method.

Mr. Hase—if I can direct a question through you, Mr. Chairman, to Mr. Hase—one statement you made was not followed up by Mr. Lumley, and that was, I believe you said, sir, and I could be corrected, that placement is controlled on these trains. Was that an accurate statement?

• 2055

**Mr. Hase:** Yes, it is accurate. It perhaps could have been better phrased. Actually the regulations stipulate where certain types of commodities may be carried or where they may not be placed. Cars containing explosives A, as an illustration, and these are high explosives, may not be placed next to a car containing a flammable compressed gas, such as propane.

**Mr. McDermid:** Right.

**Mr. Hase:** Similarly, explosives A would not be placed any nearer than 16 cars from the locomotive or the caboose. These are the sorts of segregation of certain commodities, depending

[Translation]

J'ai l'impression que notre style de vie nous amène à trop dépendre des produits synthétiques et des ressources non renouvelables, les deux étant dangereux, même si on ne les transporte pas. A mon avis, c'est seulement en réduisant d'abord notre dépendance de ces substances que nous réussirons à élaborer une solution globale à ce problème, à apporter une solution technologique à un problème de technologie. Voilà la difficulté, monsieur Mazankowski, et j'espère qu'à long terme c'est là la perspective que nous adopterons pour des questions de cette nature. Merci.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je crois que le député a tout à fait raison de présumer qu'un accident de cette nature doit certainement arriver tôt ou tard, compte tenu de l'augmentation du trafic et de l'accroissement de la quantité de matières dangereuses transportées. Pour vraiment s'assurer qu'un tel accident ne se reproduise plus jamais, il faudrait interrompre tout transport de matières dangereuses; évidemment, c'est impossible.

Nous devons donc identifier les causes de l'accident, et prendre les mesures nécessaires pour éviter une répétition. Puis, compte tenu de l'expérience acquise, nous devons nous assurer de pouvoir mettre au point les véhicules et les règlements nécessaires afin que les matières dangereuses soient maniées de façon à offrir un maximum de sécurité et de sûreté au peuple canadien.

**Le président:** Monsieur McDermid.

**M. McDermid:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le Ministre, M. le Commissaire Magee, je demeure un peu au nord de la scène de l'accident. Ma circonscription se trouve au nord de Mississauga. Au cours de la fin de semaine, les gens de Brampton ont accueilli tous les réfugiés de Mississauga. La vieille ligne du Grand Tronc traverse Brampton-Georgetown, et bien sûr, les gens de ma communauté sont inquiets depuis l'accident. Ils sont réalistes et savent bien que les matières dangereuses doivent être transportées. Ils veulent s'assurer que les méthodes les plus sûres seront adoptées.

Monsieur le président, permettez-moi de poser une question à M. Hase. Vous avez dit une chose qui n'a pas été reprise par M. Lumley. Corrigez-moi si j'ai tort, monsieur, mais je crois vous avoir entendu dire qu'on contrôlait l'emplacement des wagons dans un train. Est-ce juste?

**Mr. Hase:** C'est exact, nous aurais dû nous exprimer plus clairement. Les règlements stipulent vers quelles destinations les marchandises peuvent être transportées et les endroits où elles ne peuvent pas être mises. Ainsi, des wagons contenant des explosifs A, c'est-à-dire des matières hautement explosives ne peuvent pas être placés à côté d'un wagon contenant du gaz inflammable, tel le propane.

**M. McDermid:** D'accord.

**M. Hase:** De plus, les explosifs A ne peuvent pas être distant de moins de seize wagons de la locomotive ou du fourgon de queue. Voilà donc ce que les règlements prévoient pour le transport de certains produits.



[Texte]

on how they are categorized on placards, that the regulations require.

**Mr. McDermid:** I am not sure whether I can get into the specific questions on this particular train or not. Were the regulations followed on this particular train or is that yet to be determined?

**Mr. Magee:** That is one of the questions that will be determined at the investigation.

**Mr. McDermid:** Okay.

**Mr. Magee:** Who owned the car; whether it was placarded; when was it last checked; what terminals had it passed through; what kind of journal box did it have, friction bearing or roller bearing, and many other questions, all have to be determined at the inquiry, amongst much bigger issues than these.

**Mr. McDermid:** One of the complaints that I observed on the weekend was that the cars were placarded but of course you could not get close enough to them to find out what was in them. Now a manifest, as I understand it, is located in the caboose of the train but in fact the manifest was a computer printout that the layman could not read. Is that accurate?

**Mr. Hase:** May I speak to that?

**Mr. McDermid:** Certainly.

**The Chairman:** Mr. Hase.

**Mr. Hase:** The manifest that you refer to is indeed a computer printout. However, it does include information as to what the placarding is and what the product name is on the cars that are carrying dangerous commodities. In addition to that, there is hazard information, an emergency information response form, which must cover and accompany each shipment of the dangerous commodity. The response form identifies the commodity, it informs as to what the hazard is and the chief hazards of the commodity. It tells what emergency action should be taken in the event of release of the product, such as keeping upwind from poisonous gas through evacuation and so forth. This is information which might be called imperative to the moment until experts can arrive on the scene so that the police and other people, who usually are the first people on the scene, will have some knowledge of what action to take. In addition to that the form carries a telephone number where expert advice is obtainable from the shipper of the product. These are in the caboose with the conductor.

**The Chairman:** I wonder, Mr. Hase, if you might just change with the parliamentary secretary so that we might . . .

**Mr. Hase:** Yes.

**The Chairman:** I was going to promote him up to the head table.

**Mr. McDermid:** Mr. Chairman, if I could follow my line of questioning with Mr. Hase with the Minister's permission.

This special notice that you have just talked about. Where is that located; is that also in the caboose?

[Traduction]

**M. McDermid:** Les règlements ont-ils bien été appliqués pour cette fois bien cela n'a-t-il pas encore été déterminé.

**M. Magee:** On le saura à l'issue de l'enquête.

**M. McDermid:** Très bien.

**M. Magee:** On saura également à qui appartenait les wagons, si les inscriptions prévues par les règlements étaient bien apposées, la date des dernières vérifications, les gares qu'il avait traversées, le genre de coussinets dont ils étaient munis, s'ils étaient munis de roulement à billes ou à friction; l'enquête répondra à toutes ces questions, qui sont d'ailleurs loin d'être les plus importantes.

**M. McDermid:** J'ai entendu dire au cours du weekend que même si les affiches réglementaires avaient bien été apposées sur les wagons, il n'y avait pas moyen de s'en approcher suffisamment pour savoir ce qu'elles contenaient. La déclaration d'expédition qui se trouvait dans le fourgon de queue était paraît-il un imprimé d'ordinateur qui ne veut rien dire pour un non-spécialiste. Est-ce bien exact.

**M. Hase:** Vous permettez que je réponde?

**M. McDermid:** Je vous en prie.

**Le président:** Monsieur Hase.

**M. Hase:** Effectivement, la déclaration d'expédition est un imprimé d'ordinateur. Il comprend néanmoins, des renseignements figurant sur l'affiche apposée sur les wagons et notamment le nom du produit transporté, dans le cas des wagons transportant les produits dangereux. De plus, un formulaire contenant des dispositions en cas d'urgence doit accompagner tout transport de produits dangereux. Ce formulaire nomme le produit dangereux en question, et précise les dangers qu'il comporte. Il explique aussi les mesures d'urgence à prendre au cas où le produit venait à se répandre, notamment en organisant l'évacuation des personnes pour échapper au gaz toxique charrié par le vent. Tous ces renseignements doivent figurer sur ce formulaire de façon à permettre aux agents de police qui, normalement, sont les premiers à arriver sur la scène à prendre des mesures, avant l'arrivée des spécialistes. De plus, le formulaire doit donner le numéro de téléphone permettant de rejoindre l'expéditeur des produits qui peut donner d'autres conseils. Tous ces documents doivent se trouver dans le fourgon de queue.

**Le président:** Voulez-vous changer de place avec le secrétaire parlementaire . . .

**M. Hase:** Certainement.

**Le président:** J'allais lui demander de prendre place à la même table que le président.

**M. McDermid:** Si le ministre est d'accord, je voudrais poser encore quelques questions à M. Hase.

Est-ce que cet avis spécial dont vous venez de parler se trouve également dans le fourgon de queue?

[Text]

**Mr. Hase:** That is in the caboose. The weight rolls, as I understand it, that cover the commodity shipments are red tagged.

**Mr. McDermid:** Have there been any orders go out from the commission, Commissioner Magee, since the accident on the weekend pertaining to the transportation of hazardous commodities? Has there been an increased check, for example, in the mix on trains?

**Mr. Magee:** By the Canadian Transport Commission?

**Mr. McDermid:** Yes.

**Mr. Magee:** The Canadian Transport Commission is drawn as tightly as it can be right now with its available manpower and you have touched upon this question, that the effectiveness of any regulatory legislation depends on the quality and the amount of resources given to us by government. The figures over the last three or four years have been steadily downwards. I can give them to you if you wish. We are now faced with a directive from Treasury Board to reduce the staff of the commission by another 100 persons. So we are doing all we can do, and incidentally, we are inspecting. It is not a situation that there is no inspection. Inspection is going on, but it cannot be on more than a spot or a Gallup Poll basis throughout the country.

• 2100

**Mr. McDermid:** Have you in fact, sir, notified the companies that are transporting, such as CP, of their responsibilities and to do a check on their own trains? Have you sent out a notice to the effect that you hope that they themselves do a close check on their trains, that they are following the regulations?

**Mr. Magee:** On the hot box situation?

**Mr. McDermid:** On the mixtures, on the placement control of the cars, et cetera, et cetera, that sort of thing. I am just wondering if you have asked the companies to pay a little more attention to what they are doing.

**Mr. Magee:** At the investigation we will find out whether they have failed to pay attention or whether they have been paying attention. All they know at the moment is the immediate cause of the accident, that a bearing burned out, the wheels fell off the car a mile and a half west of the accident, and by some miracle the train continued on for another mile and a half before that car struck nose down and hit either a switch or the level crossing interface. That effect, of course, would be that that car and all the ones succeeding is just flew into the air and landed in a horrible big heap with all the explosions and fire and all the things that have occurred.

**Mr. McDermid:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McDermid. Mr. Turner.

**Mr. Turner:** Mr. Minister, during the war years, was there any speed limit of 40 or 50 miles per hour imposed on all trains running between Buffalo, Fort Erie, Sarnia and Chicago, hauling oil for the war?

[Translation]

**M. Hase:** Une étiquette rouge est apposée sur cet avis que se trouve dans le fourgon de queue.

**M. McDermid:** La Commission, commissaire Magee, a-t-elle donné des ordres spéciaux quant au transport des produits dangereux depuis l'accident du weekend dernier? Vérifie-t-on davantage les différents produits transportés par un seul convoi.

**M. Magee:** Vous parlez de la Commission canadienne des transports?

**M. McDermid:** Oui.

**M. Magee:** La Commission canadienne des transports ne peut pas faire plus qu'elle ne fait, vu les effectifs dont elle dispose. Vous venez d'ailleurs de soulever une question importante, car le contrôle de l'application d'une loi dépend des crédits qui nous sont attribués par le gouvernement. Or, nos crédits ont été réduits d'année en année, et ce depuis quatre ans. Je peux vous communiquer les chiffres si vous voulez. Le Conseil du Trésor nous a d'ailleurs mis en demeure de réduire nos effectifs d'encore cent personnes. Néanmoins, nous faisons de notre mieux et notamment nous faisons des inspections. Mais par la force des choses, nous ne pouvons pas faire autre chose que des inspections au hasard et partout dans le pays.

**M. McDermid:** Avez-vous notifié les sociétés, dont le CP, qu'il leur incombe également de vérifier ce qu'elles transportent? Avez-vous demandé des procédures de vérification sévères, conformément au Règlement?

**M. Magee:** Vous parlez des coussinets surchauffés?

**M. McDermid:** Je parle du transport dans un seul convoi de différents produits. Avez-vous invité les transporteurs à faire preuve de plus de prudence?

**M. Magee:** L'enquête montrera que les transporteurs ont bien fait leur devoir. Tout ce que l'on sait pour le moment, c'est que l'accident est dû à l'échauffement d'un roulement à bille, ce qui a provoqué la chute des roues à 1 mille et demi à l'ouest du lieu de l'accident. Par on ne sait quel miracle, le train a poursuivi sa course pendant encore un mille et demi avant qu'un wagon ne s'écroule au passage à niveau ou dans un aiguillage. Les wagons ont été projetés en tous sens, suivis des explosions et de l'incendie.

**M. McDermid:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur McDermid. Monsieur Turner.

**M. Turner:** Je crois me souvenir, monsieur le ministre, que pendant la guerre, des limites de vitesse de 40 ou 50 milles à l'heure avaient été prévues pour tous les trains transportant du pétrole entre Buffalo, Fort Erié, Sarnia et Chicago.



[Texte]

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am sorry, I cannot answer that question. Mr. Magee might be able to . . .

**Mr. Turner:** Could Mr. Magee tell me this?

**The Chairman:** Mr. Magee.

**Mr. Magee:** I was not here then, I was in another country, but if any member of our group can supply the answer I wish he would speak up. I do not know the answer to that question.

**Mr. Turner:** There was a speed limit imposed of 40 miles an hour when the cars came over from the United States and about a month later it was raised to 50. The reason for this speed limit, it was imposed because the up and down bounce of the drawbars or in the tank cars thus pulling the pins between the cars so that the brakes automatically went onto emergency. That was the reason. It applied all during the war. What are the speed rules and regulations for hauling dangerous goods in Canada on the railways, and is there any speed limit on tracks or trains hauling dangerous goods cars?

**Mr. Magee:** I am sorry, a member of my staff was commenting on your previous statement. Would you repeat that, please, Mr. Turner?

**Mr. Turner:** What are the speed rules and regulations for hauling dangerous goods on Canada's railways and is there any speed limit on trains hauling any dangerous goods cars?

**Mr. Magee:** The operating timetable speed of freight trains as prescribed by the railways themselves in their own operating timetables would govern the movement of cars containing dangerous commodities.

**Mr. Turner:** How many cars between the engines hauling the train and the first car where a dangerous product is loaded? What are the rules and regulations?

**Mr. Magee:** Mr. Turner, I do not know whether to give the answer you gave on the radio tonight, because I think you were right, but I am going to ask Mr. Hase to answer that question.

**Mr. Hase:** If it is an explosive Class A, 16 cars. If it is other dangerous commodities, six.

**Mr. Turner:** I think it is 15 cars. I forget but I am pretty sure it is either 13 or 15.

**Mr. Hase:** Sixteen.

• 2105

**Mr. Turner:** So how many idler cars are used between cars hauling propane, chlorine, gasoline and sulphuric acid or any other dangerous products? Do you use idler cars, which are the flat cars in between these various products?

**The Chairman:** Mr. Hase.

**Mr. Hase:** No, sir, there is no requirement for a specific type of car such as an idler car.

**Mr. Turner:** When a crew is setting off or lifting any dangerous goods cars at any rail terminal or any rail point, is there any rule or regulation where the cars are to be placed in the train?

[Traduction]

**M. Mazankowski:** Je demanderai à M. Magee de répondre à cette question.

**M. Turner:** Vous pouvez me répondre, monsieur Magee?

**Le président:** Monsieur Magee.

**M. Magee:** Impossible de vous répondre, car j'étais à l'étranger à l'époque. Mais peut-être que quelqu'un d'autre dans notre groupe pourra le faire.

**M. Turner:** La limite de vitesse était de 40 milles pour les trains venant des États-Unis et un mois plus tard, cette limite a été portée à 50 milles à l'heure. Cette décision a été prise à cause des secousses subies par les wagons-citernes, secousses qui déclenchaient le dispositif automatique de freinage. Cette mesure a été en vigueur pendant toute la guerre. J'aimerais savoir s'il existe toujours des limites de vitesse prévues pour le transport de produits dangereux au Canada à l'heure actuelle?

**M. Magee:** Je m'excuse, pourriez-vous répéter votre question?

**M. Turner:** Quelles sont les limites de vitesse prévues pour le transport de produits dangereux par chemin de fer?

**M. Magee:** Ce sont les sociétés ferroviaires elles-même qui fixent les vitesses des trains transportant des produits dangereux.

**M. Turner:** Y a-t-il des règlements quant au nombre de wagons devant séparer la locomotive du premier wagon contenant des produits dangereux?

**M. Magee:** Je demanderai à M. Hase de répondre à votre question.

**M. Hase:** Si le produit dangereux est un explosif de la catégorie A, il doit être distant de 16 wagons de la locomotive. Pour les autres produits dangereux, 6 wagons suffisent.

**M. Turner:** Je ne me souviens plus au juste, mais je crois que ce serait plutôt treize ou quinze wagons.

**M. Hase:** Non, c'est seize.

**M. Turner:** Combien de wagons-allonges y a-t-il entre les wagons transportant du propane, du chlore, de l'essence, de l'acide sulfurique ou d'autres produits dangereux? Les wagons-allonges doivent-ils être placés entre ces différents produits?

**Le président:** Monsieur Hase.

**M. Hase:** Non, les règlements ne prévoient pas l'obligation d'utiliser un wagon-allonge.

**M. Turner:** Lorsqu'un train démarre ou que des wagons contenant des produits dangereux sont déplacés à un point quelconque du trajet, les règlements prévoient-ils l'emplacement exact des wagons contenant les produits dangereux dans le convoi?

[Text]

**Mr. Hase:** Yes, they have within the company's instruction manuals, to trainmen, conductors, enginemen, the yard foremen and other employees who have general instructions, specifics which reflect the requirement of our regulations for the particular products.

**Mr. Turner:** Do the CTC inspectors check these trains to make sure that everybody is living up to the rules and regulations?

**Mr. Hase:** As much as is possible, with the resources we have.

**Mr. Turner:** You still have a shortage of inspectors?

**Mr. Hase:** Yes, sir.

**Mr. Turner:** Is the CPR track through Mississauga a main-line track from Windsor through London to Toronto? And what is the passenger speed on that track and what is the freight train speed on that track?

**Mr. Hase:** I am sorry, I cannot answer as to the passenger train speed. I believe the speed in the Mississauga area is 60 miles an hour for freight. However, that information can be provided.

**Mr. Turner:** Did the CTC or the Department of Transport order the railways, by order or in regulations, to install hotbox detectors and, if so, on what date?

**Mr. Magee:** No, sir, we have not ordered . . .

**The Chairman:** Mr. Commissioner . . .

**Mr. Magee:** Yes, excuse me.

**The Chairman:** . . . I was just trying to help the girls to make sure they know who is answering questions.

**Mr. Magee:** Oh, I am sorry.

**The Chairman:** If you hear me interjecting it is not that I am trying to constantly introduce you except to somebody who is several blocks away.

**Mr. Magee:** Right.

**Mr. Turner:** Is it true that the CNR is already using this rail safety device on the Oakville sub between Hamilton and Toronto?

**Mr. Magee:** I do not know whether on the Oakville sub, but I know that both the Canadian National and the Canadian Pacific are using hotbox detectors.

I was travelling on a Canadian National freight train about three weeks ago from Montreal to Smith Falls studying the air brake situation on the railways in regard to another inquiry that is going to take place in the new year and I watched the hotbox detectors working on that. That was a Canadian Pacific freight train, incidentally, and Canadian National have them too, and have saved some serious accidents as a result of them.

**Mr. Turner:** Mr. Magee, has the CTC informed the members of this Committee if the CPR has been ordered to install the hotbox detectors on the CPR track, Mississauga, by the CTC, or is the railway making the installation of the detectors

[Translation]

**M. Hase:** Les manuels d'instruction destinés aux chauffeurs, aux mécaniciens, aux contremaîtres des gares de triage et aux autres employés contiennent les règlements régissant le transport des produits dangereux.

**M. Turner:** Les inspecteurs de la commission inspectent-ils les trains pour s'assurer que les règlements sont effectivement appliqués?

**M. Hase:** Nous faisons ce que nous pouvons, dans la mesure de nos moyens.

**M. Turner:** Vous n'avez toujours pas assez d'inspecteurs?

**M. Hase:** Oui, malheureusement.

**M. Turner:** La voie du Canadien Pacifique qui traverse Mississauga est-elle une voie principale allant de Windsor à Toronto en passant par London? A quelle vitesse les trains de marchandises ou de passagers sont-ils censés rouler sur cette voie?

**M. Hase:** Je ne sais pas quelle est la vitesse pour les convois passagers mais pour ce qui est des trains de marchandises, ils ne peuvent dépasser 60 milles à l'heure dans la région de Mississauga. Je peux vous faire parvenir le renseignement en ce qui concerne les trains de passagers.

**M. Turner:** La Commission des transports ou le ministère des Transports a-t-il invité les compagnies ferroviaires à équiper les trains de détecteurs de surchauffe?

**M. Magee:** Non nous ne l'avons pas fait.

**Le président:** Monsieur le commissaire.

**M. Magee:** Oui, excusez-moi.

**Le président:** C'était simplement pour que les procès-verbalistes puissent vous identifier.

**M. Magee:** Désolé.

**Le président:** C'est simplement pour faciliter la transcription.

**M. Magee:** D'accord.

**M. Turner:** Est-ce vrai que le CN utilise déjà ce dispositif de sécurité sur le tronçon d'Oakville entre Hamilton et Toronto?

**M. Magee:** Je ne suis pas sûr en ce qui concerne Oakville. Ce que je sais c'est que le Canadien National, comme le Canadien Pacifique, utilise ces dispositifs de sécurité.

Lorsque, il y a trois semaines, j'étais à bord d'un train de marchandises du CN allant de Montréal à Smith Falls, j'ai remarqué, tout en inspectant les freins en vue d'une autre enquête qui doit débiter l'an prochain, que ce train était équipé de ces détecteurs. Il s'agissait d'un train du Canadien Pacifique mais je sais que les trains du Canadien National sont également équipés de ce dispositif, ce qui leur a d'ailleurs permis d'éviter des accidents graves.

**M. Turner:** La Commission canadienne des transports a-t-elle donné ordre au Canadien Pacifique d'équiper de ce dispositif de sécurité ses trains empruntant la voie de Mississauga ou bien les compagnies ferroviaires se chargent-elles



[Texte]

during their implementation of their maintenance work during the year?

**Mr. Magee:** Both railways are installing hotbox detectors as part of their own maintenance and improvement program and neither have been in receipt of any instructions from the Canadian Transport Commission to install hotbox detectors.

**Mr. Turner:** Well, we were informed by the Toronto *Star* today, or one of the newspapers, that CPR is going to install these detectors within the next year. Do you not think the detectors should be installed now, within the next month or so, on this section of track?

**Mr. Magee:** I do not know, having regard for the manufacture of this equipment and its availability, whether anybody could install it in the next month anywhere in Canada. It is possible that they can. But whether hotbox detector equipment should be made a mandatory requirement on the railways has to be looked at from the standpoint of the total Canadian National and Canadian Pacific rail system in Canada—and we have got two of the largest railways in the world in this country to contend with—and whether such an order would be given is something that will be decided as the result of this investigation that is going to open in Mississauga on December 4.

**Mr. Turner:** Once this spill is cleaned up will there be a slow order placed on that section of the track at Mississauga, and for how long will that slow order be placed?

**Mr. Magee:** There will be a slow order, yes.

**Mr. Turner:** What speed?

**Mr. Magee:** It will be the normal crossing accident slow order speed of 25 miles an hour.

**Mr. Turner:** Well, if you are interested in safety in the CTC and the Department of Transport, why do you not order detectors placed on the mainline now, within the next month or two, to prevent further accidents, especially where these highspeed trains run between Toronto, London, Oakville, Montreal through that area?

• 2110

**Mr. Magee:** Throughout the whole country?

**Mr. Turner:** In the area where we service the most people, between Toronto and Quebec City and Windsor, on both railways.

**Mr. Magee:** Well, we would have to look at the question from the standpoint of all the people in all the communities and decide, if a program of this kind is to proceed, that everybody would be protected. It may be that out of this inquiry will come a recommendation that, progressively, this protection equipment is to be installed on all mainline and branchline tracks in Canada which are carrying any amount of railway traffic.

**Mr. Turner:** Can you tell me the purchase cost, the price, of these detectors to the railways?

**Mr. Magee:** I do not know the purchase cost myself. Mr. Hase, do you know?

**Mr. Hase:** I am sorry I do not know.

[Traduction]

elles-mêmes d'installer ces dispositifs au cours de leurs travaux d'entretien normaux?

**M. Magee:** Les deux compagnies installent ces dispositifs de sécurité dans le cadre de leurs travaux d'entretien du matériel roulant, sans que la Commission canadienne des transports leur en ait donné l'ordre.

**M. Turner:** D'après un article paru aujourd'hui dans le *Star* de Toronto, le CP compte installer ces dispositifs de sécurité au cours de l'an prochain. Ne pensez-vous pas que ces dispositifs devraient être installés immédiatement, du moins sur ce tronçon-ci?

**M. Magee:** Je ne sais pas si un délai d'un mois serait suffisant pour les obtenir, sans même parler de leur installation. La décision de rendre obligatoire pour le réseau tout entier l'installation de ce dispositif doit être prise compte tenu de l'ensemble du réseau ferroviaire des sociétés Canadien National et Canadien Pacifique et sans oublier que nos réseaux ferroviaires sont les plus longs du monde. En tout état de cause, la décision ne sera prise qu'à l'issue de l'enquête qui doit débiter à Mississauga le 4 décembre prochain.

**M. Turner:** Lorsque la voie aura été déblayée, est-ce que les trains devront rouler au ralenti à Mississauga et si oui, pendant combien de temps?

**M. Magee:** Oui ils devront rouler au ralenti.

**M. Turner:** A quelle vitesse?

**M. Magee:** A 25 milles à l'heure.

**M. Turner:** Si la Commission canadienne des transports et le ministère des Transports tiennent réellement à assurer la sécurité du transport ferroviaire, pourquoi ne donnez-vous pas ordre d'équiper d'ici un à deux mois tous les trains empruntant cette grande ligne afin d'empêcher d'autres catastrophes éventuelles, surtout sur les voies empruntées par les rapides desservant Toronto, London, Oakville et Montréal.

**M. Magee:** Dans l'ensemble du pays?

**M. Turner:** Là où les voyageurs sont plus nombreux, entre Toronto, Québec et Windsor, pour les deux sociétés.

**M. Magee:** Il faudrait se placer du point de vue des habitants des agglomérations concernées et, pour décider de l'application d'un tel programme, s'assurer que chacun soit protégé. Cette commission d'enquête va peut-être recommander l'installation progressive de ce genre de matériel sur toutes les lignes principales et les lignes secondaires canadiennes, quelle que soit l'importance des mouvements.

**M. Turner:** Quel serait le coût d'achat de ces détecteurs pour les sociétés de chemins de fer?

**M. Magee:** Je ne le sais pas. Monsieur Hase, le connaissez-vous?

**M. Hase:** Non, je suis désolé.

## [Text]

**Mr. Turner:** Mr. Minister, I believe you are going to introduce a new Act and I understand it is going to provide for the inspection of dangerous goods both at points of origin and in transit. Who is going to make the inspection?

**Mr. Mazankowski:** The inspections will be made by qualified people. The Act will provide for the acquisition of inspectors to ensure that the spirit of the Act is carried out and they will be trained in an appropriate fashion commensurate with their duties.

**Mr. Turner:** Who are these qualified people you are talking about?

**Mr. Mazankowski:** Well, we do not have the Act in place so I cannot give you a living example, Mr. Turner; but the Act will make provisions for the hiring and the training of inspectors and they will naturally have the necessary expertise to discharge their responsibilities with the framework of the Act.

**Mr. Turner:** If I understand you, you are going to make an agreement with other administrations with regard to inspection and enforcement of the new regulations. Who are these other administrations?

**Mr. Mazankowski:** Well, that is an inaccurate statement, Mr. Turner. The bill has not even been introduced: it is not before the Committee. I am not aware of where you received that information but it certainly does not coincide with my thinking.

**The Chairman:** Your last question, Mr. Turner.

**Mr. Turner:** I understand that the legislation is also going to authorize inquiries into accidents or incidents involving the transportation of dangerous goods. Who is going to make these inquiries?

**Mr. Mazankowski:** Well, there are various provisions for the authorization of inquiries and I am sure that the legislation, when it is introduced, tabled in the House and brought before this Committee, will clearly speak for itself and you will have an opportunity to comment on the provisions of the bill at that time.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Turner.

Perhaps the Minister will resolve that by putting into legislation my own bill with respect to why this independent commission for the investigation of accidents would fall within the scope of federal legislation.

**Mr. Lumley:** We will support that.

**The Chairman:** It would separate the regulatory bodies from the investigative bodies.

Mr. Jupp, please.

**Mr. Jupp:** Mr. Chairman, I would like to first thank you very much for the opportunity of being a member of the Committee tonight because of the special interest that I have in this, as this accident occurred in my constituency of Mississauga North. It first came to my attention through the window of my apartment. I had just looked at the clock and it must have been four minutes after the accident because it was about a minute or so before midnight. And when I got in touch with

## [Translation]

**M. Turner:** Monsieur le Ministre, vous allez présenter un projet de loi qui prévoira l'inspection des produits dangereux tant au point d'origine que pendant le transport. Qui procédera à ces inspections?

**M. Mazankowski:** Elle sera faite par des personnes compétentes. La Loi prévoira l'embauche d'inspecteurs pour assurer que l'on se conformera à l'esprit de la loi et ces inspecteurs seront formés en fonction des devoirs qu'ils seront appelés à remplir.

**M. Turner:** Qui sont ces personnes compétentes dont vous parlez?

**M. Mazankowski:** Comme la loi n'est pas encore en vigueur, je ne puis vous donner d'exemples précis, monsieur Turner, seulement la loi prévoira l'embauche et la formation d'inspecteurs qui disposeront donc des compétences nécessaires pour assumer les responsabilités que leur conférera la loi.

**M. Turner:** Si j'ai bien compris, vous envisagez d'arriver à des accords avec d'autres organismes en ce qui concerne l'inspection et l'application des nouveaux règlements. Qui sont ces autres organismes?

**M. Mazankowski:** Monsieur Turner, il n'est pas question de cela. Le projet de loi n'a pas encore été présenté; le Comité n'en a pas encore été saisi. Je ne sais d'où vous tenez ces renseignements mais ils ne correspondent pas à ce que je sais.

**Le président:** Monsieur Turner, ce sera votre dernière question.

**M. Turner:** Je crois savoir qu'aux termes de la loi, on pourra autoriser des enquêtes sur les accidents ou les incidents relatifs au transport de produits dangereux. Qui sera chargé de faire ces enquêtes?

**M. Mazankowski:** Il y a diverses dispositions relatives aux autorisations concernant les enquêtes et, quand le projet de loi sera présenté à la Chambre et quand le Comité en sera saisi, vous verrez clairement de quoi il s'agit et vous aurez l'occasion de faire part de vos remarques.

**Le président:** Merci, monsieur Turner.

Peut-être le ministre résoudra-t-il le problème en incluant dans son projet de loi le bill que j'avais présenté et où je posais la question de savoir pourquoi cette commission indépendante d'enquête sur les accidents allait relever de la législation fédérale.

**M. Lumley:** Nous vous appuierons.

**Le président:** Cela permettrait de distinguer entre les organismes de réglementation et les organismes d'enquête.

Monsieur Jupp, vous avez la parole.

**M. Jupp:** Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord vous remercier de me donner l'occasion d'être membre du Comité ce soir, compte tenu de l'intérêt tout particulier que je porte à cet accident qui est intervenu dans ma circonscription, la circonscription de Mississauga-Nord. J'ai vu l'accident de la fenêtre de mon appartement. Je venais de regarder l'horloge et l'accident a dû intervenir quatre minutes après, c'était à peu



*[Texte]*

the police, they said that the best thing I could do was to stay out of the road and not to take my car anywhere over there.

I will tell you that the next hour or so was an experience the like of which I have never had in my life, and I thought I had seen some pretty big effects from bombs in the war; but I have never seen anything quite like what I saw out of a 21st floor window that night, especially the one that went off about 25 minutes after midnight. It was an experience that I have never had before and I never want to again.

I certainly share the enthusiasm of the Committee for the tremendous way that everybody went around and co-operated, and doing the very best they could to find out what could be done to extricate the people from the situation. On late Sunday afternoon, early Sunday evening, I was one of the 250,000 or so people who had to leave Mississauga. I want to talk a bit about that in a moment, but I understand there was an accident—it did not have anywhere near this effect—but there was an accident similar in nature to this, in West Brome, Quebec, about six months ago.

• 2115

**Mr. Mazankowski:** Perhaps Mr. Magee might want to comment on that. I am not aware of the particular accident to which the honourable member is referring.

**The Chairman:** Mr. Hase.

**Mr. Hase:** Sir, the accident in West Brome, Quebec, resulted from a highway vehicle—a truck, in fact—stopped at the crossing waiting for the train to go by being struck by another truck which was descending a hill and which drove the stopped truck into the side of the train as it was going over the crossing. Dangerous commodities were involved, including propane.

**Mr. Jupp:** And people were excavated—sorry, evacuated at that time?

**Mr. Hase:** That is correct.

**Mr. Jupp:** Sorry, it has been a long 72 hours for me. People were evacuated at that time.

**Mr. Hase:** Yes.

**Mr. Jupp:** What I am wondering about is really whether it was followed up with an inquiry?

**Mr. Mazankowski:** My understanding is the Railway Transport Committee did investigate, as all accidents are investigated. I am not sure; I do not believe there was an inquiry.

I am informed there was not an inquiry.

**Mr. Jupp:** Let me ask this, then. When was the last time there was a public inquiry such as that which you are proposing for the Mississauga mishap beginning on December 4? When was the last time an inquiry such as that took place?

**Mr. Magee:** There are inquiries and investigations into accidents going on all the time.

**Mr. Jupp:** I mean a public inquiry, such as you now propose?

*[Traduction]*

près une minute avant minuit. Je suis entré en contact avec la police et on m'a conseillé de ne pas prendre la route.

Je puis vous dire que, pendant l'heure qui a suivi, j'ai connu une expérience unique dans ma vie. J'avais déjà pu constater les résultats des bombes pendant la guerre, mais je n'avais rien vu de pareil à ce que j'ai vu depuis la fenêtre de mon appartement situé au 21<sup>e</sup> étage, notamment quand il y a eu cette explosion à environ 12h25. C'est une expérience que je n'avais jamais connue auparavant et je ne voudrais pas non plus la connaître à nouveau.

J'aimerais également me joindre aux membres du Comité qui ont félicité toutes les personnes concernées pour le merveilleux effort de collaboration; toutes ces personnes ont fait de leur mieux pour tirer les citoyens de cette situation. Dimanche en fin d'après-midi et en début de soirée, j'ai été parmi les quelque 250,000 personnes qui ont dû quitter Mississauga. Je reviendrai sur ce sujet dans quelques instants mais je crois savoir qu'il y a eu un accident, certes rien d'aussi grave, mais un accident du même ordre à Brome-Ouest, au Québec il y a quelque six mois.

**M. Mazankowski:** Peut-être M. Magee voudra-t-il vous répondre. Je n'ai pas entendu parler de l'accident auquel le député fait allusion.

**Le président:** Monsieur Hase.

**Mr. Hase:** Monsieur, l'accident à Brome-Ouest, au Québec, a été le fait d'un camion qui se trouvait arrêté à un passage à niveau pour laisser passer un train. Ce camion a été percuté à l'arrière par un autre camion qui descendait la route; il s'est trouvé projeté sur le train alors que celui-ci passait. Le train transportait des produits dangereux, notamment du propane.

**M. Jupp:** Est-ce qu'il y a eu excavation? Je vous prie de m'excuser, évacuation?

**M. Hase:** Oui.

**M. Jupp:** Je vous prie de m'excuser, mais cela dure depuis 72 heures pour moi. Donc il y a eu évacuation.

**M. Hase:** Oui.

**M. Jupp:** J'aimerais savoir s'il y a eu enquête par la suite.

**M. Mazankowski:** Je crois savoir que le comité des Transports par chemin de fer a fait une enquête, comme il le fait à propos de tous les accidents. Je n'en suis pas certain je ne pense pas qu'il y ait eu enquête.

On me dit qu'il n'y a pas eu enquête.

**M. Jupp:** Par conséquent, permettez-moi de poser la question suivante. De quand date la dernière enquête publique de l'importance de celle que vous avez annoncée en ce qui concerne Mississauga et qui s'ouvrira le 4 décembre?

**M. Magee:** Il y a en permanence des enquêtes sur les accidents.

**M. Jupp:** Je parle d'une enquête publique telle que celle dont vous avez parlé.

[Text]

**Mr. Magee:** A public inquiry of this kind occurs seldom, because of our resources.

**Mr. Jupp:** Pardon?

**Mr. Magee:** It occurs very seldom, because of our resources.

**Mr. Jupp:** You do not recall the last time?

**Mr. Magee:** I recall the one I conducted two or three years ago. It took I do not know how many days of hearings at Welland, Ontario.

We have under Section 226 of the Railway Act an empowering statute where we can empower officers on our staff to go out armed with the powers of the Commission to make an investigation and they have as much power as any Commissioner, conducting an investigation. They report to the Railway Transport Committee, which can accept their report, pass the appropriate order, reject it, or do something which varies to some degree from what is recommended. That is a procedure we use constantly, and any expectation the Commission will be able to conduct the kind of public inquiry we are going to do at Mississauga constantly in regard to accidents is not well founded, having regard to our resources.

**Mr. Jupp:** Thank you.

Mr. Chairman, I would like to quote just one paragraph from an editorial which appeared yesterday in a paper, and I quote it with the intention of asking either the Minister or his associates in the department if they would comment on this quote.

Julius Lukasiewicz . . .

—I might not be pronouncing that right; Mr. Mazankowski will correct me if I am wrong . . .

**Mr. Magee:** I am told it is "Lukasiewicz", but I do not know whether that is the correct pronunciation.

**Mr. Jupp:**

—an engineering professor at Carleton University and author of *The Railway Game*, has also raised more fundamental questions about Canadian train derailments, which he says are far more frequent than in any European or Asian country. Our railways are poorly maintained, use outdated rolling stock and load about twice as many tons of freight on each axle as has been found prudent in Japan, Britain or France, he says.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I know the person whom the honourable member is quoting and I know him to have made a career of the study of railroading in Canada and indeed in other countries, and I certainly respect and value his judgment. I think as Mr. Magee has pointed out, our network of rail lines in this country is unique, in that we have two major companies whose lines stretch across a vast amount of real estate and quite a forbidding kind of terrain. The geography, the weather, and the kinds of activities the companies are involved in certainly make railroading in this country unique. I presume it is fair to say that in Europe you are dealing with distances much shorter in terms of the over-all stage length

[Translation]

**M. Magee:** Les enquêtes publiques de ce genre sont rares, du fait de nos ressources.

**M. Jupp:** Je vous prie de m'excuser?

**M. Magee:** Elles sont très rares du fait de nos ressources.

**M. Jupp:** Vous ne vous souvenez pas de la dernière?

**M. Magee:** Je me souviens d'une que j'ai dirigée il y a deux ou trois ans. Les audiences ont duré plusieurs jours à Welland, en Ontario, je ne me souviens pas exactement combien de jours.

Aux termes de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer, nous pouvons conférer des pouvoirs d'enquête à certains membres de notre personnel; ces pouvoirs sont identiques à ceux dont dispose un commissaire qui conduit une enquête. Ces personnes font ensuite rapport au Comité des Transports par chemin de fer qui accepte le rapport et adopte les décisions appropriées, ou bien qui rejette le rapport ou prend d'autres mesures que les recommandations formulées. Il s'agit là d'une procédure que nous utilisons constamment mais, compte tenu des ressources dont nous disposons, il ne faut pas s'attendre à ce que la Commission réalise constamment, à propos de n'importe quel accident, une commission d'enquête telle que celle qui va se dérouler à Mississauga.

**M. Jupp:** Je vous remercie.

Monsieur le président, permettez-moi de vous citer un paragraphe d'un éditorial publié hier afin que le ministre ou l'un de ses collaborateurs du ministère puisse faire quelques commentaires.

Julius Lukasiewicz . . .

. . . peut-être que je ne prononce pas ce nom comme il le faudrait, M. Mazankowski me reprendra si je me trompe . . .

**M. Magee:** On me dit que cela se prononce «Lukasiewicz» mais je ne sais pas si c'est exact.

**M. Jupp:**

. . . professeur d'ingénierie à l'université Carleton et auteur du livre *The Railway Game* pose également d'autres questions fondamentales à propos des déraillements de chemin de fer au Canada qui, dit-il, sont beaucoup plus fréquents que dans n'importe quel pays européen ou asiatique. Nos chemins de fer sont mal entretenus, les sociétés utilisent un matériel roulant démodé et elles chargent deux fois plus par essieu que ce qui est estimé prudent au Japon, en Grande-Bretagne ou en France.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je connais la personne qui cite l'honorable membre, je sais qu'il a consacré toute sa carrière à l'étude des chemins de fer au Canada et aussi dans d'autres pays et soyez certains que je respecte la valeur de ses jugements. Comme l'a dit M. Magee, notre réseau ferroviaire est unique; nous avons deux compagnies importantes dont les lignes s'étendent sur de vastes étendues de terrain très difficiles. La géographie, le climat et le type des activités de ces deux compagnies font que le transport ferroviaire au pays est unique. On peut dire à juste titre qu'en Europe, les distances sont beaucoup plus courtes d'une station à l'autre, et que les trains passagers sont beaucoup plus



## [Texte]

and you are probably dealing with more high-speed trains, because the passenger service is more a paramount mode of transportation there than it is here. It is probably fair to say that the state of their track, their infrastructure and, indeed, their equipment might be in better shape than is ours. We look at our rail passenger cars, for example; many of them are many, many years old. We are attempting to renew the rail passenger vehicles in this country and, as you can appreciate, it is very expensive. I would simply say that the professor's comments indeed bear consideration and perhaps it is an objective or a goal we will have to set out to achieve, in terms of improving our track, our railway infrastructure and, indeed our equipment.

• 2120

Commissioner Magee, who is closer to the actual situation in terms of monitoring rail safety in this country is, perhaps, in a better position and more qualified to comment on it in a technical sense than I am.

**Mr. Magee:** Mr. Mazankowski, I hope that Professor Lukasiewicz will appear at this inquiry and make his submissions, because I think what he alleges is extremely important. I have read his book and I have had the pleasure of meeting him, but I am not going to comment on the book, because if I do I may put myself in some difficulty in regard to remaining a member of the panel to which I have been appointed in this investigation. I do hope that he will come to the inquiry and if he has something to say that will help us to make the Canadian railways safer, we will, I am sure, profit by it.

**Mr. Jupp:** Mr. Chairman, I just have one more question and it is less a question, really, than it is a plea. I understand that the people who were evacuated were, as of an hour or an hour and a half ago, still not permitted back into their homes. The police have to look to the authorities for direction in this. The police, obviously, are not going to be making the decision on when the people will be returning without full consultation with the experts at the scene. My plea was simply that the experts, at the earliest possible moment, determine and communicate very quickly with the police that it is now safe to move back in. I believed on Sunday we could keep the whole situation cool until today. But people are now—After you have been in the same set of underwear for three days you start to get a little cranky, and with children running around there are situations in the various centres. I was in touch with those centres today and everybody is getting very close to the end of their nerves, indeed, some have endeavoured to leave wherever they went and have tried to get back into the community. The police will not let them back into the community. The police say, "we understand your situation; we think it is safe to come back in, but the authorities have not yet told us that you can; therefore, we cannot let you back in." I would ask you to treat that point from the perspective of hundreds of thousands of people who are away from their homes with a matter of utmost priority. I know that the authorities who are down there and everything and now we have the situation here, the people are all away, so the danger is now gone, but I can say that other kinds of social problems will be created very quickly and that

## [Traduction]

rapides, parce que le service voyageur est un moyen de transport beaucoup plus important qu'il ne l'est ici. On peut également dire que l'état de leurs voies, leur infrastructure et, surtout, leur matériel est en meilleur état que les nôtres. Regardez nos wagons voyageurs, par exemple: un bon nombre sont très vieux. Nous essayons de renouveler ces wagons voyageurs et vous pouvez comprendre que c'est très dispendieux. Je dirais simplement que le commentaire du professeur mérite d'être étudié et cela peut être un objectif ou un but que nous devons nous fixer pour ce qui est d'améliorer nos voies, notre structure et notre matériel.

Le commissaire Magee qui est plus près de la situation quant au contrôle de la sécurité ferroviaire au pays est peut-être en meilleure position et plus compétent que moi pour commenter l'aspect technique.

**M. Magee:** Monsieur Mazankowski, j'espère que le professeur Lukasiewicz comparaitra à cette enquête afin d'y répéter ses déclarations, parce que je pense que ces allégations sont graves. J'ai lu son livre et j'ai eu le plaisir de le rencontrer, mais je ne ferai pas de commentaire sur le livre, cela pourrait remettre en question ma participation à cette enquête. J'espère qu'il comparaitra à cette enquête et si ce qu'il a à dire peut nous aider à améliorer la sécurité des chemins de fer canadiens, je suis sûr que nous en tirerons profit.

**M. Jupp:** Monsieur le président, j'ai seulement une autre question et c'est plutôt une requête qu'une question. Je crois savoir qu'il y a une heure ou une heure et demie, on n'avait pas encore permis aux personnes évacuées de regagner leur domicile. La police doit consulter les autorités à ce sujet. Il est évident que la police ne décidera pas du moment où ces gens pourront retourner chez eux, sans avoir consulté les experts qui sont sur les lieux. Je demande simplement que dès que les experts auront déterminé qu'il n'y a pas de danger à réintégrer les domiciles, qu'ils le communiquent le plus tôt possible à la police. Dimanche, je pensais que nous pourrions contrôler la situation jusqu'à aujourd'hui. Mais maintenant les gens s'impatientent. Après avoir porté les mêmes sous-vêtements pendant trois jours, vous devenez un peu plus irritables et de plus il y a les enfants qui sont bruyants. Aujourd'hui, je me suis informé de la situation dans divers centres et tout le monde est presque à bout de nerfs, et même certains ont entrepris de quitter ces centres et d'essayer de retourner chez eux. La police refuse de les laisser rentrer chez eux, disant «Nous comprenons votre situation; nous croyons qu'il n'y a aucun danger, mais les autorités ne nous ont pas encore donné le feu vert; donc, nous ne pouvons pas vous laisser rentrer chez vous.» Compte tenu des centaines de milliers d'évacués, je vous demanderais d'accorder la plus grande priorité à cette question. Je comprends que les autorités en place disent, très bien, les gens sont partis, donc il n'y a pas de danger, mais je peux vous dire que cela a créé très rapidement des problèmes d'ordre social et que la situation va se détériorer très rapide-

[Text]

these will be increasing very rapidly in the next day or so unless something is done to enable the people to be able to return to their homes, and that can only be done if the authorities are prepared to communicate to the police that they are now safe beyond a reasonable point of safety. We know that there is no such a thing as absolute safety in life. I would only make that plea on behalf of the screaming mothers and fathers of Mississauga North who are up to here with squawking children and all the rest of it.

• 2125

**The Chairman:** Thank you, Mr. Jupp.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Jupp, I certainly want to thank you for your representation. I can assure you that from our point of view our sympathies are certainly directed in your direction. I think Mr. Hase would want to comment on that inasmuch as he has just recently received the latest report on the scene as it now exists.

**The Chairman:** Mr. Hase.

**Mr. Hase:** Mr. Karaskewich who is there, who is in close contact with the scene and has been there since Sunday, talked to me at 6.45 this evening. He assured me that there is excellent co-operation amongst the authorities, the police authorities and others. He has been in meetings and is in constant contact with the Mayor of Mississauga and the Honourable Mr. McMurtry. He is co-ordinating I guess, or at least, if not quite as strong a word as that, he is certainly co-operating very much to ensure the effective co-operation and transmission of information, such as you cited, amongst the authorities and between the experts and the authorities. As of this evening evacuation has been reversed, save only an area within one mile radius of the tank car, and certainly this type of co-operation will continue. He is going to remain there until all the product has been removed from the site.

**An hon. Member:** Is the patch on the car yet?

**Mr. Hase:** No, the patch is not yet on the car. They have had some problems.

**Mr. Magee:** The problem is the hole in the chlorine car which is about 36 inches in diameter, and it must be patched. An attempt has been made to patch it, it failed and another attempt is being made. Last night a great deal of work has been done on that patch by the Procor Company which is a national company, building and operating tank cars in Canada. Once we get the patch on the car, and it will stay in place and seal it, then we are, sir, just about where you want us to be, in the objective of moving everybody back home.

**The Chairman:** Thank you very much. Thank you, Mr. Jupp. I am sure we all join in tending some sympathy not only to yourself but to your neighbours for the ordeal that they have gone through on very sudden notice.

Mr. Flis, please.

**Mr. Flis:** This incident, Mr. Chairman, first came to my attention as I sat in my home in Etobicoke because I live on the Boundary of Etobicoke and Mississauga. I heard explosions and I ran to the window and we saw the flames from my window. So I am addressing this Committee, Mr. Chairman,

[Translation]

ment dans les jours qui viennent à moins que l'on permette à ces gens de regagner leur domicile. Pour cela, il faut que les autorités communiquent avec la police pour leur dire que tout danger est maintenant raisonnablement écarté. En milieu urbain, nous savons qu'une situation absolument sans danger n'existe pas. Je vous supplie, au nom des mères et des pères en colère de Mississauga nord qui en ont jusque là des enfants qui chialent et de tout le reste.

**Le président:** Merci, monsieur Jupp.

**M. Mazankowski:** Monsieur Jupp, je vous remercie. Je puis vous assurer que nous sommes ouverts à votre point de vue. Je pense que M. Hase aurait quelque chose à dire puisqu'il vient de recevoir le dernier rapport provenant des lieux de l'accident.

**Le président:** Monsieur Hase.

**M. Hase:** A 6 h 45 ce soir, j'ai reçu un appel de M. Karaskewich qui est sur les lieux depuis dimanche. Il m'a assuré qu'il y avait une excellente collaboration entre les autorités, la police et les autres corps en place. Il a participé à des réunions et il est en contact constant avec le maire de Mississauga et le ministre McMurtry. Il coordonne, ou du moins, il contribue à la coordination efficace, à la transmission des informations entre les autorités et entre les experts et les autorités, comme vous l'avez d'ailleurs mentionné. L'ordre d'évacuation a été annulé ce soir, sauf pour un secteur d'un rayon d'un mille autour du wagon-citerne de chlore, et cette coopération va certainement se poursuivre. Il va demeurer sur place jusqu'à ce que le site ait été complètement nettoyé.

**Une voix:** Le wagon a-t-il été colmaté?

**M. Hase:** Non, pas encore. Il y a un problème.

**M. Magee:** Le problème, c'est qu'il y a un trou d'environ 36 pouces de diamètre qu'il faut colmater. Une tentative a déjà été faite, sans succès. La nuit dernière, la compagnie canadienne Procor qui construit et loue des wagons-citernes a travaillé à ce colmatage. Dès que réparation sera effectuée et que le wagon sera hermétique, nous aurons atteint l'objectif que vous désirez, tout le monde pourra rentrer chez soi.

**Le président:** Merci beaucoup. Merci, monsieur Jupp. Nous sommes tous de tout cœur non seulement avec vous mais également avec vos voisins dans cette épreuve si subite.

Monsieur Flis, s'il vous plaît.

**M. Flis:** Monsieur le président, j'ai appris l'incident alors que j'étais chez moi à Etobicoke; je vis en effet juste entre Etobicoke et Mississauga. J'ai entendu des explosions, j'ai ouvert la fenêtre et j'ai aperçu les flammes. Donc, monsieur le président, je m'adresse à ce Comité, non pas d'un point de vue



[Texte]

not from a political field of view, but from a very humane personal field of view because I think I can relate to the concerns of the people of Mississauga who had to leave their homes. I add my commendations to those expressed in the motion at the opening of the hearing, but rather than belabour the success of the whole operation, a reflection might be more productively spent on what consequences we might have had to face, had events taken a different twist. What I am saying, Mr. Chairman, is that as well as the operation of evacuation was performed, with full credit to the participants, a different set of circumstances in the crash itself might have made a successful evacuation, one without incident, impossible. For instance, supposing the train had proceeded several miles along its intended route, capsizing at Yonge and St. Clair or at Highways 400 and 427, in the middle of Toronto's most heavily populated borough, or in North York where more than a half a million people live in apartments, very close together, and I would draw the Committee's attention to the map . . .

• 2130

**Mr. Blenkarn:** How about a mile and a half before, where there are people on both sides?

**Mr. Flis:** Or a mile and a half before, right. The path, as you see, leads right through the heavily populated areas. I draw your attention to that map. We are actually very lucky, Mr. Chairman, strange as it may sound to say that after this incident. Had the disaster taken place in a heavily populated area, the relocation of hospital patients would have been complicated by droves of incoming victims of the crash, the numbers of which would no doubt have been staggering. I do not wish to be a Monday-morning quarterback or a sensationalist prophet of doom, but this is not only hindsight on the pass, ladies and gentlemen. Trains carrying deadly toxic chemicals pass through heavily populated areas of our city every single day, and with them the risk of a recurrence of the catastrophe that we mercifully survived last weekend.

I said a minute ago that we are lucky that things turned out the way they did. I would like to point out some of the facts and figures to remind us, maybe, of how unlucky we are. Law suits in this case could total \$50 million. We read in the papers today about Ford Motor Company losing about \$600,000 over the two-day period; the hydro plant at Lakeview, \$200,000 today; the St. Lawrence Cement plant, \$300,000 in a two-day period; the Square One Plaza losing \$250,000 in sales. I will not take time to go on and on, we can read these for ourselves. Will there be a reimbursement to these companies that maybe had heavy losses? Do we know the costs of the closing down of Mississauga during the duration of the evacuation? Mr. Chairman, I would request that my questions be answered all together at the end of my presentation, if that is in order.

We had warnings of this accident. We had warnings month ago by the Metro fire chiefs. We had warnings by the Missis-

[Traduction]

politique, mais sur le plan humain parce que je puis bien comprendre les sentiments des gens de Mississauga qui ont dû abandonner leur chez-soi. J'ajoute mon écot à la motion du début de la séance, mais au lieu de spéculer sur le succès de l'opération, il serait peut-être plus productif de réfléchir à ce qui aurait pu se produire si les événements avaient pris une tournure différente. Ce que je dis, monsieur le président, c'est que même si l'évacuation s'est effectuée avec succès, tout en accordant le plein crédit aux participants, des circonstances différentes auraient pu rendre une évacuation sans incidents difficile sinon impossible. Supposons, par exemple, que le déraillement ait eu lieu plusieurs milles plus loin près des rues Yonge et St. Clair ou à l'intersection des routes 400 et 427, en plein centre de la région la plus densément peuplée de Toronto, ou dans North York où plus d'un demi-million de personnes vivent en appartement, donc très forte densité démographique, et j'attire votre attention sur la carte . . .

**M. Blenkarn:** Ou un mille et demi avant où il y a des gens de chaque côté de la voie ferrée?

**M. Flis:** En effet, ou à un mille et demi avant. Comme vous pouvez le constater, les voies traversent des zones densément peuplées. J'attire votre attention sur la carte. Aussi étrange que cette déclaration puisse paraître après cet accident, nous avons été en fin de compte très chanceux, monsieur le président. Si le désastre avait eu lieu dans une région très opulente, l'évacuation des patients des hôpitaux aurait été compliquée par la venue des victimes de l'accident, dont le nombre aurait été sans doute élevé. Je ne veux pas être quart-arrière du lundi matin ou un prophète de malheur à sensation, mais c'est plus que de simples spéculations sur le passé, mesdames et messieurs. Des wagons transportant des produits chimiques toxiques et mortels traversent tous les jours des zones très peuplées de notre ville, et apportent avec eux le risque que la catastrophe à laquelle nous avons eu la chance de survivre la semaine dernière se reproduise.

Il y a un instant, j'ai dit que nous étions chanceux que les choses se soient passées comme cela. J'aimerais vous donner certains chiffres afin de nous rappeler jusqu'à quel point nous sommes malchanceux peut-être. Dans ce cas-ci, les poursuites pourraient totaliser 50 millions de dollars. Vous avez lu dans les journaux qu'en deux jours la compagnie Ford Motor a perdu \$600,000, la centrale hydro-électrique de Lakeview a perdu \$200,000 aujourd'hui; l'usine St. Lawrence Cement a perdu \$300,000 en deux jours; et le Centre d'achats Square One Plaza a perdu \$250,000 en ventes au cours de la même période. Je ne les énumérerai pas tous, nous pouvons les lire nous-mêmes. Ces compagnies qui ont subi de lourdes pertes seront-elles dédommagées? Savons-nous ce qu'il en a coûté de fermer Mississauga pendant la durée de l'évacuation? Monsieur le président, je demanderais qu'on réponde à mes questions dans l'ordre où je les pose à la fin de mon exposé, si c'est acceptable.

Nous avons été prévenus de cet accident. Il y a un mois, les chefs de pompiers de la région métropolitaine nous avaient

## [Text]

sauga mayor, Hazel McCallion, a few weeks ago. We had warnings from the regional chairman, Frank Bean. We had warnings from the Solicitor General of Ontario. We had warnings from the Ontario Minister of the Environment. We had warnings.

The questions we must ask today, ladies and gentlemen, are: can the minister provide us any figures regarding the number of trains carrying dangerous goods and chemicals through populated areas, as well as the frequency with which they do so in Metro Toronto in particular? Is he considering any kind of moratorium or interim regulations preceding the investigation that will take place?

I am sympathetic to the minister's desire to not prejudice the findings of the CTC inquiry which will take place, but that inquiry will not open, as we heard today, for three weeks and will not report for some time thereafter. In the interim the great danger that many Canadians will be exposed to is a matter of record. Would it not be wiser to protect these lives in a concrete way immediately and let the commission interpret that action as they see fit?

I want to ask: has there been a class-action suit filed, and against whom? Who gets stuck with paying the overtime bill for firemen, policemen, ambulance attendants? You do know that it is the taxpayer indirectly. As the people return home, will there be any health checks to determine if any lung or other respiratory injuries were incurred by the people as a result of inhaling the toxic fumes and, if so, at whose expense? I understand that CP Rail will open an office in Mississauga to entertain reasonable claims for damage. I would like the minister to define "reasonable claims".

• 2135

Mr. Stinson, a CP executive, said that before getting the money, residents will have to sign a waiver saying they will not sue the railway. I understand they will be paid for their out-of-pocket expenses. What if in a month or a year these residents discover that they have lung damage or respiratory damage as a result of this accident? Will the signing of this waiver prevent them from being compensated later on? I would like an answer to that.

Mr. Minister, I am wondering whether you would consider the recommendation made in the editorial in the *Toronto Star* today that, rather than an inquiry such as you have said in the House would be made, would it not be wiser to have a royal commission investigate this whole incident? We understand today there were other inquiries; if there were, why are the accidents still happening? So I would like to hear your comments, Mr. Minister. Should we not move into a royal commission once and for all?

**The Chairman:** Thank you, Mr. Flis. You are aware, of course, that the questions you have asked are specific and require detailed responses. Some of the questions are of course not questions that I think either the minister or his officials have any capacity to answer. They will be matters properly

## [Translation]

prévenus. Le maire de Mississauga, Hazel McCallion nous avait prévenus il y a quelques semaines. Nous avions été prévenus par le président régional, Frank Bean. Nous avions été prévenus par le solliciteur général de l'Ontario. Nous avions été prévenus par le ministre de l'Environnement de l'Ontario. Nous avons donc été prévenus.

Mesdames et messieurs, voici les questions que nous devons poser aujourd'hui: le ministre peut-il nous dire combien de trains transportant des produits chimiques dangereux traversent les régions peuplées, ainsi que la fréquence à laquelle ils le font, surtout dans la région métropolitaine de Toronto? Envisage-t-il un moratoire ou des règlements intérimaires avant l'enquête qui aura lieu?

Je comprends le désir du ministre de ne pas préjuger des résultats de l'enquête de la CCT, mais, comme on nous l'a dit aujourd'hui, cette enquête ne débutera que dans trois semaines et ne fera rapport que plus tard. Entretemps, le grand danger que courent beaucoup de Canadiens est connu. Ne serait-il pas plus sage de protéger ces vies immédiatement et de laisser la commission interpréter ces mesures à son gré.

Je veux savoir s'il y a des recours collectifs et contre qui. Qui paiera le surtemps des pompiers, des policiers, des ambulanciers? Vous savez qu'indirectement ce sera le contribuable. Lorsque les gens retourneront chez eux, y aura-t-il des examens médicaux afin de déterminer s'il y a eu des blessures aux poumons ou aux voies respiratoires causées par l'inhalation de ces gaz toxiques et, le cas échéant, qui paiera les frais? Il paraît que CP Rail doit ouvrir un bureau à Mississauga pour s'occuper de toutes réclamations raisonnables découlant de cet accident. Je voudrais bien que le ministre nous définisse «réclamations raisonnables».

Monsieur Stinson, un cadre de CP, nous a dit qu'avant d'obtenir l'argent les résidents devront signer une quittance selon laquelle ils ne poursuivront pas la société. Il paraît qu'on leur remboursera les frais que l'accident leur aura causés. Mais qu'arrive-t-il si d'ici un mois ou un an ces résidents découvrent qu'ils ont des lésions pulmonaires ou quelque chose du genre à la suite de cet accident? Le fait d'avoir signé cette quittance les empêcherait-il d'exiger autre chose plus tard? J'aimerais qu'on me réponde à cette question.

Monsieur le ministre, je me demande ce que vous pensez de la recommandation faite dans l'éditorial du *Toronto Star* aujourd'hui, c'est-à-dire plutôt que d'avoir une enquête comme vous l'avez recommandée à la Chambre, ne vaudrait-il pas mieux mettre sur pied une commission royale d'enquête pour étudier cet accident? Nous apprenons aujourd'hui qu'il y a eu d'autres enquêtes; s'il y en a eu, comment se fait-il qu'il y a encore des accidents? Je voudrais bien savoir ce que vous en pensez, monsieur le ministre. Ne devrait-on pas mettre sur pied une commission royale d'enquête une fois pour toutes?

**Le président:** Merci, monsieur Flis. Vous savez, bien sûr, que vos questions sont très précises et qu'il faudra donc y répondre de la même manière. A certaines de vos questions, ni le ministre, ni ses fonctionnaires ne pourront répondre. Il s'agit en effet des questions auxquelles pourra mieux répondre un



**[Texte]**

before another judicial body, a quasi-judicial body, under the Inquiries Act, and it might be improper for them to attempt to answer. Within those parameters, except in cases where your questions require detailed answers, to which you will accept, at an early time, I hope, certain responses, I would invite the minister to respond.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Flis, there are certainly a number of questions which I am not sure I am capable of answering tonight. I will certainly endeavour to answer a number of them. The ones that I fail to answer tonight, as the Chairman has pointed out, to the extent that I can I will be very happy to provide you with the information.

I share with you the belief that it was nothing short of a miracle that we did not lose any life or have any serious injury. I think we should all be grateful for that. While we have gone through a period of anxiety and apprehension, I am sorry that we are now in the process of categorizing this unfortunate incident on the basis of monetary evaluations. While that is very important, I think one of the first things we have to do, and one of the things I am placing my priority on, is to ensure that the necessary steps are taken to prevent a recurrence of such an incident.

**An hon. Member:** Hear, hear!

**Mr. Mazankowski:** Also to re-examine and re-evaluate all the existing rules and regulations that are applied, and to ensure that they are adequate, sufficient and properly applied. That is the No. 1 priority.

Maybe we would all do well to get down on our knees and thank the good Lord above for sparing us the loss of any life as a result of this. And give us the courage and the wisdom to go forth and ensure that we can do everything in our power as a government, as a regulatory commission, as individual members of Parliament, to take those necessary steps to ensure that this does not recur.

Will compensation be provided? I do not know whether you are asking me, as a member of the government, to say, "Yes, we are going to open up an office and pay all the expenses that were incurred." I am certainly not in a position to make that statement. If it was directed to me in that sense, I am sorry, I cannot give you an answer. I presume that throughout the course of the CTC public inquiry and the normal process of litigation, and the fact that CP has extended the gesture of accepting responsibility and attempting to meet the immediate financial concerns of many residents—and I am not sure of the implications that are attached to the settlement that CP is providing, but I am sure that those questions will be clarified in due course.

• 2140

You want information on the number of trains carrying dangerous goods going through populated areas, particularly through the Toronto area. I will get you that information as soon as I possibly can. As you can appreciate, and I am sure you would not expect me to have it with me today, but I will

**[Traduction]**

autre organisme judiciaire ou quasi-judiciaire aux termes de la Loi sur les enquêtes et il vaudrait donc mieux qu'ils s'abstiennent de répondre pour le moment. Cela dit, sauf lorsqu'il s'agit de réponses très détaillées à des questions très précises, que vous accepterez que l'on vous remette dès que possible, le ministre, tenant compte de ces paramètres, répondra à vos questions.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, monsieur Flis, je ne suis pas sûr de pouvoir répondre à certaines de vos questions ici ce soir. Je m'efforcerai de répondre au plus grand nombre de questions possibles. Tenant compte de ce qu'a dit le président, je m'efforcerai de vous faire parvenir dès que possible les réponses que je ne puis vous fournir ce soir.

Comme vous, je crois qu'il s'agit tout simplement d'un miracle qu'il n'y ait pas eu de morts ni de blessés. Je crois que nous devrions tous en remercier le ciel. Même si nous avons connu une période d'anxiété et d'apprehension, je suis désolé de voir que nous en sommes maintenant rendus à parler de ce regrettable accident en termes purement financiers. Quoi que ce soit très important, une des premières choses que nous ayons à faire, me semble-t-il, en tous les cas ma priorité à moi sera de m'assurer que toutes les mesures nécessaires soient prises afin d'éviter qu'une telle chose ne se reproduise.

**Une voix:** Bravo!

**M. Mazankowski:** Il faudra aussi réétudier et réévaluer toutes les lois et tous les règlements qui doivent s'appliquer afin de s'assurer qu'ils sont adéquats, suffisants et bien appliqués. Voilà ce dont il faut traiter en priorité.

Peut-être devrions-nous aussi, tous autant que nous sommes, nous mettre à genoux et remercier le Seigneur qu'il n'y ait pas eu de morts; et qu'il nous donne aussi le courage et la sagesse de nous assurer de tout faire en notre pouvoir comme gouvernement, comme commission de réglementation, à titre de simple député, de prendre toutes les mesures nécessaires pour nous assurer que cela ne se reproduise jamais plus.

Compensera-t-on les victimes? Peut-être me demandez-vous en ma qualité de membre du gouvernement si je vais dire: «Oui, nous allons ouvrir un bureau et rembourser tous les frais». Je ne puis absolument rien dire de tel. Si c'est là la question que vous m'avez posée, je regrette, mais je ne puis vous répondre. L'enquête publique de la CCT, le recours habituel aux tribunaux, le fait que CP ait décidé d'accepter la responsabilité de l'affaire et essaie de répondre aux besoins financiers les plus immédiats de nombreux résidents, quoique je ne sois pas sûr des implications de ce geste posé par CP, mais enfin tout cela me porte à croire vraiment que l'on jettera la lumière sur toutes ces questions en temps et lieu.

Vous voulez des renseignements sur le nombre de trains qui transportent des produits dangereux et qui traversent les régions peuplées, surtout dans la région de Toronto. Je vous donnerai ces renseignements dès que possible. Je suis sûr que vous ne vous attendiez pas à ce que j'aie ces renseignements ici

## [Text]

certainly provide that information. Perhaps the members of the Commission may have some information on that.

On a moratorium on the movement of dangerous goods, well, you know, that is a pretty tall order. If you were to take a poll around this Committee, I doubt very much whether you would have support for a moratorium on the movement of dangerous goods. What we have to address ourselves to is to make sure that the movement of dangerous goods is done in a more safe manner; that is what I think the work of this Committee should address itself to.

On a class action, there may very well be; I do not know. That would really depend upon the collective wisdom and judgement of the people involved. What will we do about future health checks? These are certainly questions that I am sure will be raised and have to be considered.

On the question of a royal commission, yes, I did consider the possibility of a royal commission. I want to say this, Mr. Chairman; I think the dispatch with which the CTC responded to the problem, the fact that they are a regulatory agency, the fact that, as Commissioner Magee has said before this Committee tonight, it is going to be a full, public inquiry, no holds barred, the fact that they are prepared to look at the total situation, including having a look at themselves, I think is a clear indication that we are going to get a very objective and fully comprehensive hearing. I am satisfied and sure that the hearing will be conducted in a spirit of openness and total objectivity. I am sure that we will get the answers that we are looking for and I have full confidence in the work of the Commission.

**Some hon. Members:** Hear, hear!

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister. Mr. Blenkarn, then Mr. Peters.

**Mr. Blenkarn:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I hope we are going to get a full, impartial inquiry. This afternoon, looking at the regulations that are promulgated under the Act, called a Red Book, *Transportation of Dangerous Commodities*, a number of things have come to my attention. Perhaps the witnesses can confirm whether I am reading the regulations right or not but chlorine is defined as a non-flammable compressed gas. There is provision for inflammable poison gases but chlorine is not so defined. The principal danger here was that chlorine tanker blowing up and dispersing what is clearly a very dangerous poison gas across the community of Mississauga. I happen to come from Mississauga South; I had no constituents on Sunday night.

Secondly, propane and butane are just called «flammable compressed gases» and are not categorized as explosive any more than gasoline or anything else of that nature that is compressed, yet we all know from common observations that these commodities are clearly explosive. We did not have to have the explosion that occurred in Mississauga to find that one out.

I also find out that these regulations date back at least 40 years and there has been probably no change in them. I went

## [Translation]

avec moi maintenant. Peut-être certains membres de la Commission en ont-ils.

En ce qui concerne un moratoire sur le transport des produits dangereux, comme vous vous en doutez probablement, c'est une question de taille. Si vous deviez poser cette question à tous les membres du comité tour à tour, je ne suis pas sûr que vous obtiendriez les appuis qu'il faudrait pour imposer un moratoire sur le transport des produits dangereux. Il s'agit surtout de nous assurer que le transport des produits dangereux se fait de façon sécuritaire; je crois que c'est surtout cette question-là que devrait étudier le comité.

En ce qui concerne le recours collectif, c'est une possibilité; je n'en sais rien. Tout cela dépend de la sagesse collective et du jugement des gens en cause. Et le futur état de santé? Je suis sûr que l'on soulèvera tôt ou tard ces questions et qu'il faudra y répondre.

Commission royale d'enquête: Oui, j'ai songé à cette possibilité. Il faut tout de même que je dise ceci, monsieur le président: je crois que la vitesse à laquelle la CCT a réagi, le fait qu'il s'agit d'un organisme de réglementation, qu'il y aura, comme le commissaire Magee l'a souligné au comité ce soir, enquête complète, publique et sans restriction à ce sujet, le fait qu'elle soit prête à étudier la situation globale et qu'elle ira jusqu'à mettre en question son propre comportement, voilà qui nous indique clairement, me semble-t-il, que nous aurons une audience très objective et tout à fait exhaustive sur le sujet. Je suis sûr et certain qu'un esprit d'ouverture totale et d'objectivité entière présideront les séances qui auront lieu. Je suis sûr que nous aurons enfin les réponses que nous cherchons et la Commission a d'ores et déjà toute ma confiance.

**Des voix:** Bravo!

**Le président:** Merci, monsieur le ministre. M. Blenkarn, puis M. Peters.

**M. Blenkarn:** Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, j'espère que l'enquête sera complète et impartiale. Cet après-midi, lisant les règlements édictés en vertu de la loi, le Livre rouge intitulé transport de matières dangereuses, certaines choses ont attiré mon attention. Peut-être les témoins pourront-ils me dire si je lis bien les règlements ou non, mais le chlore y est défini comme étant un gaz comprimé ininflammable. Il y a des dispositions concernant les gaz toxiques inflammables, mais cette définition ne s'applique pas au chlore. Le danger principal, évidemment, c'est que le wagon citerne contenant le chlore n'explose et que ce poison violent, en un énorme nuage, n'envahisse Mississauga. Je viens moi-même de Mississauga-sud; vous savez, dimanche soir il ne restait plus un seul commettant dans ma circonscription.

Deuxièmement, on dit du propane et du butane qu'ils sont des «gaz comprimés inflammables» et on ne les retrouve pas dans la catégorie des explosifs, pas plus que l'essence ou d'autres gaz comprimés même si nous savons tous, pour l'avoir vu, que ces produits sont explosifs. Ce n'est pas l'explosion de Mississauga qui nous l'aura appris.

J'apprends aussi que ces règlements datent d'au moins 40 ans et qu'on ne les a probablement jamais modifiés. Je suis allé



## [Texte]

to the Library to get the Blue Book. Unfortunately some of the pages had been removed but I did get back to the 1962 Blue Book and I note there has been, with the exception of the words "next to", in Clauses (j) and (k) no alterations in the placing of cars in a train since that time. Now I do not know how long these regulations have been the same but we have had before this House proposed bills concerning the transportation of dangerous goods, there is provision in the Railway Act, and absolutely nothing seems to have been done by the CTC, which has every power in the world to change regulations and alter them and bring them up to date for a long period of time, and particularly with the arrangement of cars, particularly with the labelling of cars.

• 2145

Let us go back here. There is provision for special labels on cars marked "poison gas", "flammable poison gas", "explosives". I think the definitions were determined in the war when we were in fact transporting munitions and war material. But we are not transporting that type of thing today; we are transporting in jumbo cars that did not exist then at speeds that did not exist then this kind of material. And I want to know what the CTC has been doing. What bothers me is that they are going to be the fellows that are going to be judge and jury at the inquiry and they are the fellows who are responsible for the very regulations that may be partially responsible—I am not saying they are entirely responsible—I say may be partially responsible for this very accident and this damage. And it strikes me almost unconscionable that things like chlorine gas could be not even labelled specially on the car—they do not have to be—and are just treated as non-flammable compressed gas. You can have non-flammable carbon dioxide, I suppose. It might not do any damage to anybody, but that is the way this particular substance is defined as far as I can see in the regulations. I think we are entitled to an explanation of why these regulations are the way they are and what the CTC has been doing with all the concern about dangerous goods over all these years. And I want that explanation for the people in Mississauga who have suffered and who were put in mortal danger because of this very type of handling of dangerous material.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Blenkarn.

Mr. Minister.

**Mr. Mazankowski:** I believe, Mr. Chairman, the question was directed to Commissioner Magee and I will ask him to comment.

**Mr. Magee:** The *Red Book* is under continuous review and undergoes many changes. The description, sir, that you have just given . . .

**Mr. Blenkarn:** Can I stop you for a moment. I cannot find polychlorinated biphenyls in here.

**Mr. Magee:** I could not myself at the moment. That is a tremendous sized book. But in the last eleven years . . .

## [Traduction]

à la bibliothèque chercher le Livre bleu. Malheureusement, certaines pages en avaient été enlevées, mais j'ai tout de même réussi à mettre la main sur le Livre bleu de 1962 et je m'aperçois qu'on n'y a jamais apporté la moindre modification, sauf en ce qui concerne les mots «près de» dans les alinéas (j) et (k).

Revenons à notre livre. Il y a une disposition prévoyant des étiquettes spéciales sur les wagons marqués «gaz toxique-poison», «gaz toxique inflammable-poison», «explosifs». Je crois que ces définitions ont été adoptées pendant la guerre pour le transport des munitions et autre matériel de guerre. Nous ne transportons plus ce genre de choses aujourd'hui; nous transportons tous ces produits dans des super-wagons qui n'existaient pas à l'époque à des vitesses alors inconnues. J'aimerais bien savoir ce que fait la CCT. N'oubliez pas que les membres de la CCT seront juges et jury lors de l'enquête, et qu'ils sont aussi responsables de l'application des règlements qui sont peut-être en partie à l'origine de cet accident et de tous ces dégâts. Il me semble quasi-impensable que des produits comme le chlore à l'état gazeux se transportent dans des wagons sans étiquette spéciale—le règlement ne l'exige pas—et qu'on traite tout cela comme s'il s'agissait d'un quelconque gaz sous pression ininflammable. L'acide carbonique est ininflammable, je veux bien. Il n'empoisonnerait peut-être personne, mais ces deux gaz sont définis de la même façon dans les règlements, d'après ce que je peux voir. Je crois que nous avons droit à des explications, nous avons le droit de savoir pourquoi ces règlements n'ont pas été modifiés, pourquoi ils sont ainsi rédigés, et ce qu'a fait la CCT pendant toutes ces années devant les préoccupations provoquées par les produits dangereux. Je veux que l'on explique tout cela aux gens de Mississauga qui ont souffert et qui ont été mis en danger de mort à cause de cette façon de manutentionner des produits dangereux.

**Le président:** Merci, monsieur Blenkarn.

Monsieur le ministre.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je crois que la question a été posée au commissaire Magee et je lui demanderais donc de répondre.

**M. Magee:** Le Livre rouge fait l'objet d'une révision continue et a subi bien des modifications. La description que vous venez juste de nous donner, monsieur . . .

**M. Blenkarn:** Si vous me permettez de vous interrompre, je n'y trouve pas non plus de byphényls polychlorés.

**M. Magee:** Je ne pourrais les y trouver moi-même, pour le moment. C'est un livre très épais. Cependant, depuis 11 ans que . . .

[Text]

**Mr. Blenkarn:** They are dangerous commodities and in alphabetical . . .

**Mr. Magee:** I will answer, sir, if you wish me to.

**Mr. Blenkarn:** Please do.

**Mr. Magee:** In the last eleven years during which I have been a member of the Canadian Transport Commission, the Commission's Railway Transport Committee, which has responsibility for administering the Railway Act in regard to dangerous commodities, at meeting after meeting has dealt with that book, considered it, made changes in it, all of which, incidentally, has to go to the full Commission because the public interest changes and all of them which then have to go to the Privy Council Office for the normal ratification of that kind of change to the book. And to say that the Canadian Transport Commission has put that book away somewhere on a shelf and never looked at it, bothered about it or had anything to do with it is an amazing description of our concern about this matter. And it is not a fair comment, I do not think, to the people in the Commission who have worked in a very dedicated manner on this very problem.

And if you will give us more people—and I address the subject of the problem that we have in regard to manpower—we will do an even better job than we are doing now. When I spoke about manpower, for example, I said I had the figures and I could give them if I was asked. I will give them now: the man-year allotment of the Railway Transport Committee in 1977-78 was 260 persons. This was reduced in 1978-79 to 246 persons. It was reduced for 1979-80 to 239 persons. And we now have a directive from the Treasury Board within the past week to cut 100 persons off the staff of the Canadian Transport Commission.

• 2150

**An hon. Member:** Shame, shame!

**Mr. Magee:** Incidentally, the reduction in the staff of the RTC out of the 100 will be from 239 to 225. I want to make something else clear. The Minister of Transport has given us his support and understanding. I was going to say his sympathy. That is the first important thing, but better than that he has given us his understanding and support in dealing with this problem involving the CTC which has to be faced up to in this country. If you are going to ask us to be responsible, we will assume responsibility—100 per cent—but we have got to have the people to do the job.

**Mr. Blenkarn:** I appreciate very much that you have problems concerning staff, and I suppose every regulatory authority has, but what concerns me is why was chlorine gas described only as a non flammable compressed gas and not labelled specially as poison gas or something of that nature? Why is that type of treatment accorded this obviously dangerous stuff? It is clearly a dangerous material or it would not be in the transportation of dangerous goods regulations. Why has

[Translation]

**M. Blenkarn:** On a les produits dangereux par ordre alphabétique . . .

**M. Magee:** Je vous répondrai, monsieur, si vous m'en donnez l'occasion.

**M. Blenkarn:** Faites, je vous en prie.

**M. Magee:** Depuis 11 ans que je suis membre de la Commission canadienne des transports, le Comité des transports par chemins de fer de la Commission, auquel a été confiée la responsabilité d'administrer la Loi sur les chemins de fer en ce qui a trait aux produits dangereux, ce Comité, dis-je, s'est imposé réunion sur réunion pour étudier ce livre et y apporter des modifications qui, toutes, ont dû être étudiées par la Commission réunie en séance plénière à cause de modifications apportées dans l'intérêt du public, et qui toutes ont dû ensuite être présentées au bureau du Conseil privé pour la ratification habituelle lorsqu'on apporte ce genre de changement aux livres. Prétendre que la Commission canadienne des transports a rangé ce livre quelque part sur une tablette sans jamais plus l'ouvrir ni même le regarder, est une façon fort étrange de décrire nos activités en la matière. Je ne crois pas que l'on serve la cause de la justice en prétendant cela des gens de la Commission qui se consacrent à la solution de ce problème.

Si vous nous donnez plus de gens—car je dois parler du problème de main-d'œuvre que nous avons—nous n'en pourrions que mieux accomplir notre devoir. Je vous ai dit tout à l'heure que je pourrais vous donner les chiffres concernant notre main-d'œuvre. Je vous les donne: les années-hommes accordées au Comité de transport par chemins de fer en 1977-1978 étaient de 260 personnes, réduites à 246 personnes pour 1978-1979, réduites encore à 239 personnes en 1979-1980. Pas plus tard que cette semaine, le Conseil du Trésor nous a fait parvenir une directive pour que la Commission canadienne des transports réduise encore son personnel de 100 personnes.

**Une voix:** C'est une honte!

**M. Magee:** Au fait, suite à cette réduction de personnel de 100 employés, le personnel du Comité sur les transports par chemins de fer passera de 239 à 225 personnes. J'aimerais préciser autre chose. Le ministre des transports nous a accordés son appui et toute sa compréhension; j'allais dire sa sympathie. C'est ce qui compte le plus mais, mieux encore, il nous a donné tout son appui et toute sa compréhension pour régler comme nous le devons ce problème qui touche la CCT. Si vous nous confiez des responsabilités, nous les assumerons, à 100 p. 100, mais nous devons avoir le personnel nécessaire pour faire le travail.

**M. Blenkarn:** Je comprends très bien que vous ayez des problèmes de personnel, et je présume que c'est le cas de tous les organismes de réglementation, mais j'aimerais bien savoir pourquoi ce wagon de chlore a été étiqueté comme contenant simplement un gaz comprimé non inflammable, sans porter la mention «poison», ou quelque chose de ce genre. Pourquoi traite-t-on ainsi ce produit qui est évidemment dangereux? Il s'agit clairement d'un produit dangereux, autrement, il ne



[Texte]

it not received the kind of labelling that you would think that type of material as a compressed gas would receive?

**Mr. Magee:** Well, as you said, everything in that book, red for danger, is considered an extremely dangerous commodity for transport on the railways. I do not know about the nomenclature of the wording but anybody with any expertise in the subject knows that chlorine is an extraordinarily dangerous product to move, by rail or truck. Incidentally, it is flowing through Mississauga right tonight in tractor-trailer units. It is a very important and dangerous subject.

**Mr. Blenkarn:** I very much appreciate that it is very dangerous, and I very much appreciate that it is a dangerous poison gas, but the regulations labelling this particular substance as a poison gas are not in place and have not been in place and have not been changed for 40 years.

**The Chairman:** That is your last question, Mr. Blenkarn.

**Mr. Blenkarn:** The same applies with respect to butane, propane and the like. Why are these items not treated as explosives when we know perfectly well that they are very explosive?

**Mr. Magee:** All of those questions we will deal with. They all have to be dealt with, and if the Canadian Transport Commission's slip is showing we will nail that in the report.

**Mr. Blenkarn:** Mr. Chairman, one other question, it strikes me that the CTC is . . .

**The Chairman:** I am sorry, Mr. Blenkarn, that was your last question.

**Mr. Blenkarn:** All right, then a point of order, Mr. Chairman. The CTC is going to be the committee examining themselves here, because it is their regulations that are partly in place. Will the Minister appoint some person, totally divorced from the CTC, to this commission of inquiry?

**The Chairman:** It is hardly a point of order, but I will accept it as the final question.

Mr. Minister, would you care to respond?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I think you, sir, and other members of the Committee always will realize that I always take any bit of advice or recommendation seriously from this Committee. Let me say this, that I would take the honourable member's suggestion under advisement.

**The Chairman:** Mr. Peters.

**Mr. Peters:** Mr. Chairman, I guess I was in this room when the Commissioner was here eleven or twelve years ago and it was set up at that time for the CTC to put into place an agency that would act on behalf of the Committee, Parliament, to regulate transportation, and obviously, it leaves something to be desired. I certainly am not in favour of a Royal commission investigating this. In fact, I am not interested in the CTC investigation it either, because really that is the

[Traduction]

serait pas inclus dans les règlements sur le transport des produits dangereux. Pourquoi n'y a-t-on pas apposé le type d'étiquette qu'on s'attendrait à voir dans le cas d'un gaz comprimé de cette nature?

**M. Magee:** Comme vous l'avez dit, tous les produits énumérés dans ce livre sont considérés comme extrêmement dangereux s'ils doivent être transportés par chemin de fer. Je ne connais ni la nomenclature, ni le libellé, mais toute personne ayant un peu d'expérience dans ce domaine sait que le chlore est un produit extraordinairement dangereux à transporter, que ce soit par camion ou par chemin de fer. Au fait, ce produit est transporté par camion dans Mississauga, ce soir même. C'est une question très importante et un problème très dangereux.

**M. Blenkarn:** Je sais bien que ce produit est très dangereux, qu'il s'agit d'un gaz dangereux, d'un poison, mais aucun règlement n'exige qu'on étiquette cette substance comme étant un poison; le règlement n'a pas changé depuis 40 ans.

**Le président:** C'est votre dernière question, monsieur Blenkarn.

**M. Blenkarn:** C'est la même chose pour le butane, le propane et autres combustibles semblables. Pourquoi ces matières ne sont-elles pas traitées comme des explosifs, alors que nous savons parfaitement bien qu'explosives elles sont?

**M. Magee:** Nous répondrons à toutes ces questions. Il faut y répondre d'ailleurs, et si la Commission canadienne des transports est responsable, nous le dirons dans le rapport.

**M. Blenkarn:** Une autre question, monsieur le président. Il me semble que la CCT est . . .

**Le président:** Je suis désolé, monsieur Blenkarn. C'était votre dernière question.

**M. Blenkarn:** D'accord, alors j'invoque le Règlement, monsieur le président. La CCT fera son auto-examen elle-même en comité, puisque ce sont ses règlements qui sont en partie en cause. Le ministre nommera-t-il à cette Commission d'enquête une personne totalement indépendante de la CCT?

**Le président:** On peut difficilement dire qu'il s'agit là d'un rappel au Règlement, mais j'accepte cette dernière question.

Monsieur le Ministre, désirez-vous répondre?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, comme tous les autres membres du Comité, je crois que vous, savez bien monsieur que j'étudierai sérieusement toute reconnaissance ou tout conseil provenant de ce comité. Je puis donc dire que je réfléchirai à la proposition de l'honorable député.

**Le président:** Monsieur Peters.

**M. Peters:** Monsieur le président, j'étais dans cette salle en même temps que le commissaire il y a 11 ou 12 ans de cela, et, à ce moment, nous avions résolu que la société devait mettre en place une agence qui agirait au nom du Comité, au nom du Parlement, dans le but de réglementer les transports. De toute évidence, cela laisse à désirer. Je ne recommanderais certainement pas la création d'une commission royale pour étudier la question. En fait, l'enquête de la CCT ne m'intéresse même

*[Text]*

problem. These people in Mississauga—and do not forget there are 250,000 of them involved—want something done.

• 2155

Now, the Committee, I think, has heard tonight that one of the things that has to be done is to have proper labelling. You do not get into the caboose and have a look at the print out to find out what the scanner picked up off the side of the cars. If the chlorine gas is escaping in a large volume, you are going to have a lot of dead people. The first police to get there, they are going to be dead. They will send in some reinforcements, and they are going to be dead. And we will know why. And then you will send in the ambulance workers, and they are going to be dead, and still nobody will know why. The engineer has probably had it and the other train crew too. We were lucky, damn lucky, and we have been very lucky in this country. We have been exceedingly lucky we have not had worse accidents than we have had, because we carry this kind of equipment. And here is a railroader who knows exactly what happens on the railroad. They take chances.

We have cut the staff down to a point where you do not check for hotboxes by going along and hitting them with a hammer anymore. You use scanning devices; a guy stands in some little building and he looks at a train going by and he is supposed to pick them out. There are going to be these kinds of problems.

It seems to me that they will happen. My guess is there is an accident a day in Canada on the railroads, and maybe more. I have pretty well all of the Ontario Northland Railway in my area, running from North Bay to Moosonee. We have our share of accidents. The climate makes that kind of accident happen. We are overloading. Our rails and roadbeds are not exceptionally good. One of the things that has to be done in this is—and certainly we have been given a warning—we have to start labelling those cars as to what they are and start making decisions on how we are going to move them.

It is my opinion, Mr. Minister—and you have been around for some time now, and you have been very vocal on the Committees that I have sat with you on, and I think you will agree that it is going to take legislation—that somebody is going to have to put these regulations in, and the Canadian Transport Commission is not the party to do it. We set them up as a regulatory body, and we should make the decisions as to what they are going to regulate. And we really are not.

It seems to me, Mr. Chairman, that the Minister should have this Committee right away look at the labelling of cars so at least you will know what it is. I suggest, Mr. Chairman, that it not only be on the railroad, but that we start generally labelling hazardous products. We have an act now, and it is a lousy act; I have read it. I looked at it when we were moving arsenic from Manitoba to Northern Ontario not long ago. It is a terrible act. It takes too many people; there are too many departments involved, and there is too much red tape in the whole procedure. You could not get agreement of all the people that have to agree. You would never move the stuff if you tried, so nobody gets any agreement from anybody, and

*[Translation]*

pas non plus car le vrai problème, c'est que ces 250,000 habitants de Mississauga veulent que des mesures soient prises.

On a dit tout à l'heure que la première chose à faire, c'est de bien étiqueter les wagons. Il ne suffit pas de monter dans le fourgon de queue et de jeter un coup d'œil sur le bordereau pour savoir ce que le lecteur optique a détecté sur la paroi des wagons. Si du chlore s'échappe en grande quantité, il va y avoir pas mal de victimes, y compris les premiers policiers qui arriveront sur les lieux et ceux qui y seront envoyés en renfort. Or, nous ne saurons toujours pas pourquoi. Vous enverrez alors des ambulanciers et ils succomberont aussi sans que l'on sache pourquoi. On a certainement eu beaucoup de chance de ne pas avoir connu pire que cet accident, étant donné le genre de produits transportés. Les cheminots, eux, sentent qu'ils doivent prendre des risques.

Nous avons réduit le personnel à un point tel qu'on ne vérifie même plus l'échauffement des coussinets comme on le faisait en frappant les boîtiers avec un marteau. On utilise maintenant des lecteurs optiques et, de son poste, un employé est censé détecter l'échauffement des coussinets pendant que le train passe. Il est évident que ce genre de problème doit se poser un jour ou l'autre.

Cela est fatal. A mon avis, il doit y avoir un accident de chemin de fer par jour au Canada, peut-être davantage. Ma région qui s'étend de North Bay à Moosonee, a sa part d'accidents avec l'Ontario Northland Railway. C'est à cause du climat. Les wagons sont souvent surchargés, alors que le ballast et les voies ne sont pas en très bon état. La première chose à faire, et on a déjà eu un avertissement, c'est de commencer à bien étiqueter ces wagons et à prendre des mesures sur la façon de les déplacer.

Monsieur le ministre, vous êtes député depuis un certain temps et je sais que vous avez pris toutes ces questions très à cœur au sein des comités, il me semble évident et urgent d'établir des règlements appropriés, mais ce n'est pas à la Commission canadienne des transports de le faire. C'est un organisme de réglementation et c'est à nous à décider ce que la commission doit réglementer. Or, nous manquons ici à notre tâche.

A mon avis, monsieur le président, le ministre devrait demander au comité d'étudier immédiatement la question de l'étiquetage des wagons. Une telle étude ne devrait même pas se limiter aux chemins de fer, mais à toute la question de l'étiquetage des produits dangereux. Une loi est en vigueur à ce sujet, mais elle est pourrie. Je l'ai consultée au moment où nous transportions de l'arsenic du Manitoba vers le nord de l'Ontario, il n'y a pas très longtemps, et je peux vous dire qu'elle est vraiment lamentable. Il y a beaucoup trop de personnes et de ministères impliqués, ce qui cause une énorme paperasserie. Comme il est impossible que toutes les parties intéressées se mettent d'accord, on n'arrive jamais à prendre



*[Texte]*

they just move it down the road. I am driving down the road, and I meet it, and I do not know that it is chlorine or that it is propane, I do not know what is in that truck. If I damn well knew it was that, I would give it some wider berth than I do, if I think it is gasoline or something.

Mr. Chairman, it seems to me anyway that the Minister should right away, without waiting for this hearing—this hearing is only going to be held because it was in Mississauga and a lot of people were involved. This hearing will not find out anything more than you have found out in the hundreds of accidents you have investigated, which is absolutely nothing. It has not changed a damn thing; it has not changed the speed limits; it has not changed the routing that we use; it has not changed anything in the hazardous product field. And it just seems to me that we, as members of Parliament, are going to have to make that change, and this Committee should be charged, and the Minister should give us a referral to have before us the whole problem of how we should move hazardous products, and what markings we should put on them. We should damn well, on behalf of those 250,000 people that are sleeping in a school or a public building tonight, be prepared to sit down within the next two or three weeks to make some of the changes that would be very obvious to the Committee if they looked at the subject at all.

• 2200

I just make the suggestion. The Minister should refer it to us. We only set up the Canadian Transport Commission to act for us, not to be big brother. We have to make the decision. They will enforce it, but we have to make it; and it seems to me members of Parliament and legislation are necessary to make those changes.

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the honourable member who just finished speaking has been around here a lot longer probably longer any of us around this table, so I certainly take his representation in a very serious vein.

I think, Mr. Peters, we will have that opportunity when we introduce the transportation of dangerous goods, because it will enable us to do through legislation most of the things you referred to. I think what is important about the concept most of the thing you referred to. I think what is important about the concept of the bill is that it does shift the emphasis for responsibility and indeed liability into the hands of the shipper. The other thing it does is it establishes a uniform code, with a co-ordinated approach to the application and enforcement of the rules and regulations that apply. The regulations are going to be a very important part of the dangerous goods legislation.

The bill has been in gestation for about six or seven years. It has been a long and arduous process to try to get over the hurdles of the constitutional obstacles that were created as a result of the strong desire to establish some uniform co-ordinated approach in dealing with this matter. I think we are at the stage where we have crossed most of those hurdles.

*[Traduction]*

de mesures et, pendant ce temps, on continue à transporter ces produits dangereux. Lorsque je croise des camions sur la route, je ne sais pas s'ils contiennent du chlore ou du propane. Si je le savais, je m'écarterais certainement d'eux davantage, si je savais qu'ils transportent de l'essence ou un autre produit de ce genre.

Monsieur le président, le ministre ne devrait pas attendre l'aboutissement de cette enquête, qui n'aura lieu que parce que l'accident s'est produit à Mississauga et a touché un grand nombre de personnes. Cette enquête ne permettra pas d'en savoir plus que celles que vous avez faites sur les centaines d'accidents qui se sont déjà produits, ce qui fait que vous ne saurez rien. Rien n'a changé; les limites de vitesse n'ont pas été réduites, les itinéraires n'ont pas été modifiés; en un mot, rien n'a été changé dans le domaine du transport des produits dangereux. Ce sont donc les députés qui vont devoir instaurer ces changements et notre comité devrait être saisi de toute la question du transport des produits dangereux et de leur étiquetage. Au nom de ces 250,000 personnes qui dorment ce soir dans les écoles et les établissements publics, nous devrions être prêts à commencer à siéger d'ici deux ou trois semaines, afin d'apporter les changements qui me paraissent indispensables.

Ce n'est qu'une suggestion. Le ministre devrait nous renvoyer la question. Si nous avons créé la Commission canadienne des transports, c'était pour agir en notre nom, non pour jouer au grand-frère. C'est à nous de prendre la décision. La Commission la fera appliquer, mais c'est à nous de la prendre. Il me semble donc qu'il revient aux membres du Parlement et des assemblées législatives d'apporter ces changements.

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, l'honorable député qui vient de terminer est probablement ici depuis beaucoup plus longtemps que nous tous, je prends donc ses propos très au sérieux.

Je crois, monsieur Peters, que nous en aurons l'occasion lorsque nous présenterons un projet de loi sur le transport des produits dangereux, puisque nous serons en mesure par l'entremise d'une loi d'atteindre la plupart des objectifs que vous mentionnez. L'important dans le concept du projet de loi, c'est que la responsabilité et même l'imputabilité passent à l'expéditeur. En outre, on établira un code uniforme qui permettra de coordonner l'application et la surveillance des règlements. Les règlements vont constituer une partie très importante du projet de loi sur les produits dangereux.

Le projet de loi est à l'état embryonnaire depuis six ou sept ans. Il a été long et ardu de tenter de surmonter les obstacles constitutionnels qui se sont élevés parce que l'on désirait fermement adopter une approche coordonnée quelque peu uniforme face à cette question. Je crois que nous avons réussi à surmonter la plupart des obstacles.

## [Text]

The bill may not be perfect in the eyes of the members of the Committee. We will certainly entertain reasonable amendments to make sure it is a good piece of legislation, a piece of legislation that is workable, a piece of legislation that will serve the desired objective which I think we are all here to achieve.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister.

Mr. Ellis.

**Mr. Ellis:** Thank you. Mr. Chairman, my approach to this may well be somewhat different, not because I do not live in the Mississauga area and not because I am any less concerned about the safety of the many people in that area; but I am a little concerned that tonight we may be making statements which are out of context simply because there has been a very serious accident. About two or three years ago, one of the major U.S. television networks did an outstanding program on this which frankly sensationalized the whole issue and did not do the transportation of goods any good in this country or in any other country.

It has been said we are very lucky no one was killed. That is true. But it was said in the context that there is a rash mishandling of goods; and I do not think that is true. I have the very strong feeling that we have two railway companies in this country which by and large carry out their responsibilities in a very serious way. They undertake the transportation of people and goods by and large in a very safe way.

I would like, before I am finished, if the Commissioner could tell me, relatively speaking, in terms of railways if not around the world at least in North America, what our accident record is in Canada. I quite frankly think the 14 people who may be cut off the CTC staff—I frankly think, Mr. Commissioner, there is not an organization in Canada which could not be more efficient, and maybe CTC belongs in there; and I am not concerned so much about those few coming off.

I know there should be more hot-box censors installed in some of the built-up areas. But I also know, because I live in a railway town, one which has a great deal of input into the railways in Canada, that those hot-box censors are going in on a regular basis. Every day of every week there are some being installed somewhere in Canada. For the member—and I am sorry I have forgotten his constituency—for Mr. Flis to suggest that you are going to shut down all the industry in Canada by shutting down all the transportation of these goods is totally irresponsible.

• 2205

Certainly, there is not a railroad company in Canada that wants to face the overwhelming costs they are going to have to face as a result of this accident. The cost to them is going to be staggering, and no insurance is ever going to cover it.

The question of the number of inspections, which the member from London East brought up: it is very interesting, Mr. Chairman, but you just cannot have the CTC inspect every train. The member for London East drives back and forth from his constituency to Ottawa frequently, in fact, all

## [Translation]

Le projet de loi peut ne pas sembler parfait aux membres du comité. Nous allons certainement recevoir les amendements raisonnables de façon à avoir une bonne loi, une loi valable, une loi qui réalise les objectifs souhaités, que nous voulons tous atteindre.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Ellis.

**M. Ellis:** Merci, Monsieur le président, mon approche est peut-être quelque peu différente, non parce que je n'habite pas dans la région de Mississauga, non parce que je m'intéresse moins à la sécurité des nombreux habitants de cette région, mais tout simplement parce que je m'inquiète que ce soir nous formulions des déclarations quelque peu hors de contexte tout simplement parce qu'il s'est produit un accident grave. Il y a environ deux ou trois ans, l'un des grands réseaux américains de télévision a présenté cette question avec force sensationnel au cours d'une émission extraordinaire, cela n'a guère aidé les transports des marchandises ni dans notre pays ni ailleurs.

On dit qu'il était heureux que personne n'ait été tué. C'est exact. On a également dit que la manutention dangereuse des produits était chose courante; je ne crois pas que ce soit exact. Je suis persuadé que nous avons deux sociétés de chemins de fer au pays qui, dans l'ensemble, prennent leurs responsabilités très au sérieux. Dans l'ensemble, elles s'engagent à effectuer le transport des passagers et des marchandises avec beaucoup de sécurité.

J'aimerais donc, avant de terminer, que le commissaire me dise où se situe le Canada pour les accidents de chemin de fer par rapport sinon au monde entier du moins au reste de l'Amérique du Nord. A vrai dire, monsieur le commissaire, il n'y a pas un organisme au Canada qui ne soit plus efficace et peut-être que la commission est de ce nombre; je ne suis donc pas particulièrement inquiet à l'idée que vous allez perdre quelques personnes.

Je sais qu'on devrait installer plus de détecteurs dans certaines régions très habitées. Mais je sais également, parce que j'habite une ville que le chemin de fer fait vivre et qui fait beaucoup pour le chemin de fer au Canada, que les détecteurs sont installés régulièrement. Chaque jour de chaque semaine, on en installe en quelque part au Canada. Il est tout à fait irresponsable de laisser entendre comme le député—j'oublie malheureusement sa circonscription—comme M. Flis le fait, que toute l'industrie canadienne s'arrêtera si on met fin au transport de ces marchandises.

Pas une seule compagnie de chemin de fer canadienne ne veut payer les coûts écrasants qu'entraînera cet accident. Ce sera un coût exorbitant, et aucune assurance ne peut les en protéger.

Quant à la question du nombre d'inspections soulevée par le député de London Est, elle est fort intéressante, monsieur le président, mais on ne peut demander à la Commission canadienne des transports d'inspecter tous les trains. Le député de London-Est fait la navette entre sa circonscription et Ottawa



**[Texte]**

the time. My guess is that he breaks the law every time he drives. We nailed him in Belleville just about two months ago . . .

**Mr. Turner:** Seven year ago.

**Mr. Ellis:** . . . and it is the first time in seven years that we have caught him. Mr. Chairman, I use that in a light manner but . . .

**The Chairman:** That is not possible, no honourable member of this Committee has ever broken the law . . . knowingly . . .

**Mr. Ellis:** But, Mr. Chairman, I point out to you that if the penalties the CTC inflicts on railway companies are sufficiently stringent, there will be a tendency to keep within limits, to keep within the rules, much more readily than there will be by doubling the number of inspectors and taking a look at every last single train that goes out.

Mr. Chairman, I would suggest through you to the Minister, that there has to be a great deal of care in the tightening up of some of the legislation. Certainly some changes have to be made, but what is possible, and what is practical, has to be considered in the light of the industry in Canada. Safety is something we cannot compromise, safety is something we are going to have to look at very carefully.

I am going to ask the just two questions, after having made that statement and, I point out again, I am not an apologist for the railways but I think it is time for a bit of careful thinking in this.

First, Mr. Chairman, through you to either the Minister or the Commissioner, what is the relative safety position with regard to Canadian railways and other North American railways? Secondly, will the size of cars be something that is taken into consideration? That, I know, is a determining factor in the ability of rail in Canada to carry these loads.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I do not have the kind of statistical data I think the honourable member is requesting and I am not sure whether the commissioners or the members of the CTC would have that information readily available, but I am sure that it is available and I am sure that we can provide it to the Committee, Mr. Chairman. I would be prepared to do that.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski.

**Mr. Ellis:** My second question, with regard to car sizes?

**Mr. Mazankowski:** The Commissioner will respond to that, Mr. Ellis.

**Mr. Magee:** The matter of the size of the freight cars and the tank cars now being used in Canada will be considered at this inquiry. It is constantly under review. Changes have been made to tank cars within the last five or six years, changes which resulted from the Commission's recommendations to the railways, particularly the kind of coupler used. It is now restrained from jumping out of position from vertical during an accident. I understand that the cars in this particular accident were equipped with that coupler. We will find out, in the inquiry, to what degree that perhaps prevented worse consequences than those which occurred.

**[Traduction]**

fréquemment en voiture. Il enfreint sans doute chaque fois le code de la route. Nous l'avons pris en flagrant délit à Belleville il y a environ deux mois . . .

**M. Turner:** Il y a sept ans.

**M. Ellis:** . . . et c'était la première fois en sept ans. Monsieur le président, je me permets de blaguer . . .

**Le président:** Ce n'est pas possible, aucun membre du Comité n'a jamais enfreint la loi . . . sciemment . . .

**M. Ellis:** Mais, monsieur le président, j'estime que si les amendes imposées par la CCT aux compagnies de chemins de fer sont assez sévères, celles-ci se conformeront aux règles bien plus volontiers que si l'on double le nombre d'inspecteurs et si l'on examine tous les trains un après l'autre.

Monsieur le président, je signale au ministre par votre intermédiaire qu'il faudra sérieusement reserrer la disposition de la loi. Il faudra certainement y apporter des modifications mais les modifications possibles et pratiques devront être étudiées en tenant compte de l'industrie canadienne. On ne peut pas faire de compromis en ce qui concerne la sécurité, il faudra y faire très attention.

Ceci dit, je poserai seulement deux questions, et je rappelle encore une fois que je ne veux pas défendre les chemins de fer, mais j'estime qu'il est temps d'accorder à cette question un peu de réflexion.

Tout d'abord, monsieur le président, je pose la question suivante au ministre ou au commissaire: comment les chemins de fer canadiens se comparent-ils aux autres chemins de fer nord-américains en ce qui concerne la sécurité? Deuxièmement tiendra-t-on compte de la dimension des wagons? Je sais que c'est un facteur décisif pour le transport de ces marchandises par chemin de fer au Canada.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je n'ai pas en main les données statistiques que demande le député et j'ignore si le commissaire ou les membres de la CCT disposent de ces renseignements, mais je suis sûr qu'on peut les obtenir, et nous pourrions les fournir au comité, monsieur le président. Je suis prêt à le faire.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski.

**M. Ellis:** Et ma deuxième question sur la dimension des wagons?

**M. Mazankowski:** Le commissaire va vous répondre, monsieur Ellis.

**M. Magee:** La question de la dimension des wagons de marchandise et des wagons-citernes utilisés au Canada sera examinée lors de l'enquête. Elle fait l'objet d'une révision constante. Depuis cinq ou six ans, à la suite des recommandations de la Commission aux compagnies de chemins de fer, on a modifié les wagons-citernes, surtout les attelages utilisés. Ils sont maintenant fixés de façon à ne pas quitter la position verticale lors d'un accident. Il semble que les wagons touchés par l'accident en question étaient munis de ces attelages. L'enquête permettra de déterminer dans quelle mesure ils ont empêché des conséquences plus graves.

[Text]

On the first question, a statistical comparison of the safety record of the Canadian and American railways, that, again, I think has to wait for what is presented to us at the inquiry and I do not think I want to make any resounding statement about it at this time. If there is a member of our staff who wishes to comment, or is able to, that is fine.

**Mr. Ellis:** I could go on with two other brief questions. First of all, as the Chairman has vacated the Chair for a minute, Mr. Commissioner, the weight of cars obviously has a great deal of bearing on the way our track is built in Canada. Someone made a statement a moment ago about the relative safety of European tracks. As the European tracks do not undergo the wide temperature fluctuations that our Canadian tracks do, they are not subjected to the same problems. I am wondering if there is not some way we could look at, for example, perhaps all concrete ties as they are safe in building the rails. As part of your investigation, will you be looking at that as well?

• 2210

**Mr. Magee:** Everything that conceivably affected the operation of this train will be looked into. Concrete ties, incidentally, are being installed in large quantities in Canada now and probably will replace wooden ties completely. Coincidentally, I would like to say, Mr. Chairman, if I may, although I have made the comment several times, as a member of the inquiry there are certain questions I cannot answer if I am going to remain a member of that panel. I am not trying to evade any questions. This presentation or appearance before the Committee was arranged very quickly and to have the people here, we came as we were and I happen to be one of the people on the panel that is going to conduct the inquiry. That is just the way it worked and I am under some constraint as to what I can say at this point.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Ellis. I might say, Mr. Commissioner, that we do in fact appreciate that and I am sure that you will understand the pressure that some of the members are under as well. I think they fully appreciate the position that you are in and we do appreciate you being here. Mr. Deniger, please.

**Mr. Deniger:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, through you to the Minister, let me start off by saying, Mr. Minister that, as you know, I used to be a counsel with the Canadian Transport Commission and indeed I handled several railway accident investigations. I have the highest respect for the quality and the competence of the staff of the CTC. Indeed, when one understands the cutbacks that the railways went through in their maintenance and their rolling stock purchases, it is because of the efforts of the CTC that we have not had more accidents. I feel I have to put this on the record at this time.

I am just curious, Mr. Minister; do we know the point of origin and destination of the rolling stock that carried the dangerous goods and the number of the train?

[Translation]

Au sujet de votre première question, la comparaison statistique entre les chemins de fer canadiens et américains du point de vue de la sécurité, encore une fois, je crois qu'il faudra attendre les données fournies par l'enquête, car je ne crois pas que ce soit le moment de faire des déclarations fracassantes à ce sujet. Si un de nos collaborateurs désire ou peut se prononcer là-dessus, très bien.

**M. Ellis:** J'ai encore deux autres brèves questions à poser. Monsieur le commissaire, puisque le président s'est absenté pour une minute, je voudrais dire qu'en ce qui concerne la façon dont les voies ferrées sont construites au Canada, le poids des wagons est évidemment un facteur très important. On a parlé de la sécurité relative des voies ferrées européennes. Vous oubliez que les voies ferrées européennes ne subissent pas les écarts de température considérables et les intempéries du climat canadien. Il serait peut-être plus sûr de construire des traverses en béton. Avez-vous l'intention d'étudier le problème?

**M. Magee:** Nous allons étudier tout ce qui touche au fonctionnement des trains. A propos, nous construisons de nombreuses traverses de chemin de fer en béton au Canada, et elles finiront par remplacer complètement les traverses de bois. Monsieur le président, étant donné que je fais partie de cette commission d'enquête, il y a certaines questions auxquelles je ne peux pas répondre, cela ne signifie pas que je veuille éluder vos questions. J'ai été invité au dernier moment à comparaître devant le Comité avec mes collaborateurs. Nous ne nous sommes pas préparés et il se trouve que je dois faire partie de la commission d'enquête. C'est ainsi, il y a donc des questions auxquelles je ne peux pas répondre.

**Le président:** Merci, monsieur Ellis. Monsieur le commissaire nous savons cela, mais vous comprendrez aisément que certains députés sont également sur la sellette. Ils comprennent néanmoins votre position et ils vous remercient d'être venu. Monsieur Deniger, s'il vous plaît.

**M. Deniger:** Merci, monsieur le président. Monsieur le président, monsieur le ministre, comme vous le savez, j'ai été autrefois employé comme avocat auprès de la Commission canadienne des transports et j'ai dirigé plusieurs enquêtes sur des accidents de chemins de fer. J'éprouve un profond respect pour la compétence et la qualité du personnel de la CCT. Lorsqu'on comprend les difficultés dans lesquelles les sociétés ferroviaires se débattent pour acquérir et entretenir leur matériel roulant, il faut reconnaître que c'est grâce aux efforts de la Commission canadienne des transports que nous n'avons pas eu plus d'accidents. Je voulais que cela soit inscrit clairement au compte rendu.

Monsieur le ministre, j'aimerais vous poser la question suivante par pure curiosité: est-ce que nous connaissons l'origine et la destination matériel roulant qui transportait les



[Texte]

**Mr. Mazankowski:** The particular train involved in the accident, Mr. Deniger?

**Mr. Deniger:** I am especially concerned, Mr. Minister, with the point of origin and destination because I was wondering if this train could not have been rerouted outside of Toronto, outside of a large metropolitan centre, as I understood—I got this as second-hand information—if it was indeed headed for Sault Ste Marie.

**Mr. Mazankowski:** I think the Commissioner or the members of the staff would be able to provide that information, Mr. Deniger.

**Mr. Hase:** If Mr. Deniger would just allow me a moment to prepare documents . . .

**Mr. Deniger:** While you are looking for your information, I was wondering if you could tell me if it was accurate that the rail car that actually had a busted bearing was not a CN or CP car but a Chesapeake and Ohio car.

**Mr. Mazankowski:** I can neither confirm nor corroborate that statement, Mr. Deniger.

**Mr. Deniger:** So we do not know if the car that was alleged to have caused the accident was a CN or CP car.

**Mr. Magee:** We have heard that it was an American car but I cannot tell you yet whether it was CN, CP, Chesapeake and Ohio, Grand Central, or which it was.

**Mr. Deniger:** Does Mr. Hase have the answer to my question?

**Mr. Hase:** May I add to what Commissioner Magee said about the car that had the failure? The intensity of the fire and the hazardous situation that existed at the site prevented the railway officers and our officers from close inspection of the equipment to identify precisely which car the failure occurred on, save only that we do know that it was not on one of the tank cars because it was a friction bearing car that the failure took place on.

• 2215

**Mr. Deniger:** So it could have been an American car.

**Mr. Hase:** It could have been American.

**Mr. Deniger:** Do you have the points of origin and destination of the cars carrying dangerous commodities?

**Mr. Hase:** The cars carrying dangerous commodities originated at Sarnia, my information is. And they move over Chesapeake and Ohio to the interchange point with Canadian Pacific. There is a whole variety of destinations.

**Mr. Deniger:** The chlorine car in particular, where was it destined to?

**Mr. Hase:** Allow me a moment to find it here.

**Mr. Deniger:** Mr. Chairman, through you to the Minister, while Mr. Hase is looking for the answer to my question, I remember a railway accident that occurred near Belleville and

[Traduction]

produits dangereux, est-ce que nous connaissons le numéro du train?

**M. Mazankowski:** Voulez-vous parler de l'accident qui vient de se produire, monsieur Deniger.

**M. Deniger:** Monsieur le ministre, je voudrais surtout connaître l'origine et la destination du matériel roulant. En effet, je me demande si ce train n'aurait pas pu être détourné vers la périphérie de Toronto? J'ai cru comprendre que ce train se dirigeait vers Sault Sainte-Marie?

**M. Mazankowski:** Le commissaire et ses collaborateurs pourront certainement vous répondre, monsieur Deniger.

**M. Hase:** Si M. Deniger voulait bien nous laisser le temps de préparer ces documents . . .

**M. Deniger:** Pendant que vous cherchez ces renseignements, vous pourriez peut-être me dire s'il est vrai que le wagon qui avait un coussinet endommagé n'était pas un wagon du CN ou du CP, mais un wagon de Chesapeake and Ohio.

**M. Mazankowski:** Je ne puis ni confirmer ni affirmer cela, monsieur Deniger.

**M. Deniger:** Nous ne savons pas si le wagon qui est à l'origine de l'accident est un wagon du CN ou du CP.

**M. Magee:** Nous avons entendu dire qu'il pourrait s'agit d'un wagon américain, mais j'ignore s'il s'agit d'un wagon de CN, du CP, de la Chesapeake and Ohio, du Grand Central ou un autre.

**M. Deniger:** Monsieur Hase peut-il répondre à ma question.

**M. Hase:** Je voudrais apporter des précisions à ce qu'a dit le commissaire Magee au sujet du wagon défectueux. L'intensité de l'incendie et le danger qui existait sur les lieux ont empêché les responsables de la société ferroviaire, ainsi que nos collaborateurs, d'inspecter de près le matériel, afin d'identifier avec précision le wagon défectueux. Nous savons simplement qu'il ne s'agit pas d'un wagon-citerne, car c'est sur un wagon muni d'un coussinet de friction que l'incident s'est produit.

**M. Deniger:** Donc ça aurait pu être un wagon américain.

**M. Hase:** Oui.

**M. Deniger:** Avez-vous les points de départ et les destinations des wagons qui transportent des produits dangereux?

**M. Hase:** Les wagons transportant des produits dangereux venaient de Sarnia et s'en allaient à Chesapeake et en Ohio en passant par l'échangeur du Canadien Pacifique. Il y a de multiples destinations diverses.

**M. Deniger:** Et le wagon de chlore, où allait-il?

**M. Hase:** Laissez-moi quelques minutes pour trouver ce renseignement.

**M. Deniger:** Pendant que M. Hase cherche la réponse à ma question, j'aimerais parler d'un accident de chemin de fer qui s'est produit près de Belleville et dont le député a fait état plus

*[Text]*

I am sure it would interest the honourable member from Belleville, whose earlier remarks I really appreciated also because I agreed with them. I visited the ATC centre—I think it is in Belleville itself—and there were hotbox detectors there, if I remember correctly. I was wondering if Mr. Hase could also, through you, of course, Mr. Chairman, confirm that. And I was wondering, if we do have it in the ATC area surrounding Belleville, which basically goes almost up to Montreal and almost into Toronto, why we do not have it in the rest of the area.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, on a point of order, the Rigaud area goes from Dorval to Oshawa and there are hotbox sensors in that area.

**Mr. Deniger:** I am glad to see the honourable member has confirmed what I just said.

**The Chairman:** Mr. Hase.

**Mr. Hase:** Marathon is the destination of the chlorine.

**Mr. Deniger:** Where?

**Mr. Hase:** Marathon, Ontario.

**Mr. Deniger:** Where is that?

**Mr. Hase:** It is on the CP line north of Lake Superior.

**Mr. Deniger:** If it is north of Sault Ste. Marie, was it—and I am not expecting an answer to this tonight—but was it mandatory, if it was going north like that, that it would have to go through a metropolitan centre like Toronto, or could it have gone through another route? Of course, Mr. Magee, I expect that you will look into this during your hearing but this is, I think, an important question and I just wanted to get it on the record.

Also, on another point, since it is a possibility that the car involved is not a Canadian car, either a CN or CP car—it could be a Chesapeake and Ohio—I was wondering, Mr. Chairman, through you to the Minister and the witnesses, if the inspection of rail cars coming into Canada by members of the CTC is complete or as complete or similar as done versus the Canadian cars.

**Mr. Mazankowski:** Can I ask Mr. Magee to . . .

**Mr. Magee:** They have been told to fix up the track and fix up the roadbed, and in one case were told—and I am talking about track and roadbed that is not track and roadbed such as the Toronto-Montreal mainline of CN— track and roadbed that was of a very different standard, and they have complied.

**Mr. Deniger:** Yes, I understand that, Mr. Magee. You are talking about the roadbed and from what I can gather—I did not realize this but we are not talking of a CN or CP mainline. We are talking about the Chesapeake and Ohio rail line. Are we?

**Mr. Magee:** Well, I am talking about one of the American railway companies.

**Mr. Deniger:** No, but I am being specific now.

**Mr. Magee:** Yes.

**Mr. Deniger:** I am talking about the Chesapeake and Ohio Railway Company. When they come into Canada with their

*[Translation]*

tôt. J'ai visité le centre à Belleville même, où, si je ne m'abuse, il y a des détecteurs. Je voudrais si possible que M. Hase confirme ce renseignement. S'il y en a sur le tronçon de l'ATC, autour de Belleville, qui se rend presque jusqu'à Montréal et jusqu'à Toronto, je me demande pourquoi il n'y en a pas ailleurs.

**M. Ellis:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. La région de Rigaud s'étend de Dorval à Oshawa et il y a aussi des détecteurs dans cette région.

**M. Deniger:** Je suis heureux que le député confirme ce que je viens de dire.

**Le président:** Monsieur Hase.

**M. Hase:** Le chlore était destiné à Marathon.

**M. Deniger:** Où?

**M. Hase:** A Marathon, en Ontario.

**M. Deniger:** Où est-ce?

**M. Hase:** C'est sur une voie ferrée du CP au nord du Lac Supérieur.

**M. Deniger:** Si c'est au nord de Sault-Sainte-Marie, était-on obligé de passer par une métropole comme Toronto? Je ne m'attends pas à ce que vous me répondiez immédiatement, mais je me demande si on n'aurait pas pu emprunter une autre voie. Je sais que vous alliez étudier cette question au cours de votre enquête, mais comme c'est important, je tenais à en parler ce soir.

En outre, comme il est possible que le wagon en cause ne soit pas canadien, mais qu'il vienne de Chesapeake ou de l'Ohio, je me demande si le personnel de la CCT inspecte rigoureusement tous les wagons qui entrent au Canada, comme s'il s'agissait de wagons canadiens.

**M. Mazankowski:** Je demanderais à M. Magee . . .

**M. Magee:** On leur a dit de réparer la voie et de réparer le ballast, et même une fois d'assortir les deux, et on a donné suite à notre requête.

**M. Deniger:** Bien. Vous me parlez du ballast, mais pas de la voie principale du CN ou du CP, différence que je n'avais pas saisie. Vous me parlez du réseau de la Chesapeake et de l'Ohio, c'est bien cela?

**M. Magee:** Je vous parlais d'une des sociétés de chemin de fer américaines.

**M. Deniger:** Je voudrais des noms.

**M. Magee:** D'accord.

**M. Deniger:** Il est donc question de la Chesapeake and Ohio Railway Company. De quels critères vous servez-vous lorsque



[Texte]

rail equipment, what standards do you apply in inspections to these rail cars versus CN and CP cars?

**Mr. Magee:** The same standards as apply to any railway operation in this country.

**Mr. Deniger:** What is the turn-around point of the average American car coming to Canada?

**Mr. Magee:** The turn-around point?

**Mr. Deniger:** Yes. How long does it stay in Canada?

**Mr. Magee:** I would not have any idea.

**Mr. Deniger:** How often, for example, would that car be inspected by anyone in the CTC?

**Mr. Magee:** There are tens of thousands of cars.

**Mr. Deniger:** I realize that. That is why I am going with these bullet-fast questions so that you will have these things to consider during your investigation. I almost wish I were still a railway lawyer on the side so I could help you in your investigation.

This is my last question, Mr. Chairman. It is getting to be quite a long night. I am getting tired. They do not come out as well as they do earlier on in the evening.

When you inspect a rail car like that—there are usually trains that cross. And members of the train crew that are on a train that crosses another train also have the duty to look at the train that is going beside them to see if there is any default or defect.

**Mr. Magee:** Yes.

• 2220

**Mr. Deniger:** Do you know if that particular train went beside another train, and that train would have had people or employees who would have looked into that particular train and seen any defects?

**Mr. Magee:** That is a very important point, and one that is going to be looked at in this inquiry. And you are quite right; for example, a work crew in a railway is supposed to spread to both sides of the track when a train goes through and give the signal to the crew in the caboose after it has gone if everything they have seen on either side is safe.

**Mr. Deniger:** One more supplementary. I beg your indulgence, Mr. Chairman.

Could you tell me precisely whose tracks this accident occurred on?

**Mr. Magee:** Canadian Pacific Guelph subdivision.

**Mr. Deniger:** CP. And did not that track just two years ago, or a year and a half ago, go through a full maintenance?

**Mr. Hase:** I am not certain.

**Mr. Deniger:** That was my understanding. I see the minister nodding.

**Mr. Mazankowski:** That is the information that was given to me. I think that is correct.

**Mr. Deniger:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Deniger.

[Traduction]

vous inspectez les wagons que cette société introduit au Canada?

**M. Magee:** Nous nous servons des mêmes critères que pour le CN, le CP ou toute autre compagnie canadienne de chemins de fer.

**M. Deniger:** En général, jusqu'où vont ces wagons américains au Canada?

**M. Magee:** Jusqu'où?

**M. Deniger:** Combien de temps restent-ils ici?

**M. Magee:** Je n'en ai pas la moindre idée.

**M. Deniger:** Arrive-t-il souvent qu'un wagon soit inspecté par quelqu'un de la CCT?

**M. Magee:** Il y a des dizaines de milliers de wagons.

**M. Deniger:** Je m'en rends parfaitement compte; c'est pourquoi je vous pose toute cette avalanche de questions. Ce sont ni plus ni moins des suggestions pour votre enquête. J'aimerais être encore avocat spécialisé en droit ferroviaire, pour mieux vous aider.

J'en viens à ma dernière question, car il se fait tard et je commence à être fatigué. Mes pensées ne sont plus aussi rapides qu'au début de la soirée.

Lorsque deux trains se croisent, l'équipe de notre convoi doit-elle examiner l'autre pour voir s'il y a quelque chose qui semble anormal?

**M. Magee:** C'est exact.

**M. Deniger:** Savez-vous si ce convoi est passé à côté d'un autre train dont l'équipage aurait pu l'examiner et trouver des défauts?

**M. Magee:** C'est justement une question importante que nous étudierons lors de l'enquête: vous avez parfaitement raison de dire que les travailleurs d'une société de chemin de fer sont sensés s'installer de chaque côté de la voie ferrée lorsqu'un convoi passe et signaler aux employés du wagon de queue que tout est normal.

**M. Deniger:** Une question supplémentaire, s'il vous plaît, soyez indulgent, monsieur le président.

Pourriez-vous me dire sur quel tronçon s'est produit l'accident?

**M. Magee:** Canadien Pacifique, sous-division de Guelph.

**M. Deniger:** Le CP. Cette voie n'a-t-elle pas été entièrement réparée il y a un an et demi ou deux ans?

**M. Hase:** Je n'en suis pas certain.

**M. Deniger:** C'est ce que je croyais. Je vois le ministre hocher la tête.

**M. Mazankowski:** C'est bien ce qu'on m'a dit. Je crois que vous avez raison.

**M. Deniger:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Deniger.

## [Text]

A final question, Mr. Friesen.

**Mr. Friesen:** Thank you, Mr. Chairman. I am sorry I had to leave for a little while. I was the first speaker on the adjournment debate and I had to take care of the little matter first.

Mr. Chairman, to the minister. About two months ago, or less than two months ago, there was a minor accident—minor as compared to the Mississauga accident—in Everett, Washington, where the Burlington Northern and a similar type of accident with a propane tank. It was my information that that train was destined to go through my constituency, White Rock and the delta, Surrey. Consequently, I began inquiries with your department and the CTC through my office, and I found that there are quite a few trains carrying explosives, and toxic and caustic materials, going through the city. I began asking further questions, and I wrote a letter to you, Mr. Minister, on October 30 regarding this. My staff, in talking to one of the officials in the safety and standards branch in the department, came across a statement, and I paraphrase it: "Railroads are good corporate citizens who, to a good extent, regulate their own safety procedures".

I would like to know, sir, if the department imposes minimum or maximum safety standards on the railway companies, or are they left entirely on their own to police themselves?

**Mr. Mazankowski:** The matter of placing and ensuring railway safety is in the hands of the CTC and the railway transport committee. It is their responsibility; it is their responsibility to establish the rules and regulations and to ensure that those rules and regulations are adhered to and carried out. I think the evidence provided to this Committee by the commissioner has made that point very clear. There may be some question as to the level or regulations, but I think by and large the review that is going to take place, that has been committed by the CTC, will ensure that the regulations will be updated, bearing in mind all the considerations that are going to come forth as a result of the inquiry and as a result of the evidence and suggestions that we are getting at this Committee.

**Mr. Friesen:** Mr. Chairman, I do not think I made myself entirely clear. I really meant to address myself to the officials rather than to the minister.

**Mr. Mazankowski:** Perhaps the commissioner may want to respond as well.

**Mr. Magee:** The inspection staff of the Canadian Transport Commission is located across Canada at regional offices in Vancouver, Calgary, Saskatoon, Winnipeg, Toronto, Montreal and Moncton. Also, of course, we have senior staff in Ottawa. Our staff are in full operation all the time to the limit of the manpower, inspecting equipment, in the yards watching air brake tests and doing all those things that are required of them under the laws and regulations pertaining to safety on the railways that are the responsibility of the Canadian Transport Commission to carry out, but the staff is shrinking and the money is shrinking. Although I agree that this is what the public wants, and I understand that they want public expenditures cut, I am saying, as Chairman of the Railway Safety Advisory Committee of this Commission, not to use this incident as any excuse to buck something that every other

## [Translation]

Monsieur Friesen, vous avez droit à la dernière question.

**M. Friesen:** Merci, monsieur le président. Je m'excuse d'avoir dû partir quelque temps. J'étais le premier à prendre la parole au moment du débat de l'ajournement, j'ai donc réglé cela.

Monsieur le président, il y a deux mois ou plus, il y eu à Everett, dans l'état du Washington, un accident sans conséquence si on le compare à celui de Mississauga. Il s'agissait de wagons de la Burlington Northern, transportant du propane. Ce train devait passer par ma circonscription de White Rock-Delta Nord-Surrey. J'ai donc fait enquête auprès de votre ministère et de la CCT, et je me suis rendu compte que des tas de convois transportant des explosifs, des produits toxiques et caustiques passaient par la ville. J'ai donc poussé les choses plus loin et je vous ai envoyé une lettre le 30 octobre dernier à ce sujet. En discutant avec l'un des fonctionnaires de la division des normes de sécurité de votre ministère, mes recherches ont trouvé une déclaration que je paraphraserai. On disait que les sociétés de chemin de fer assument leur responsabilité de citoyen et établissent dans une assez bonne mesure leurs propres normes de sécurité.

Le ministère impose-t-il des normes de sécurité minimales ou maximales aux sociétés de chemins de fer ou leur laisse-t-on carte blanche dans ce domaine?

**M. Mazankowski:** La société et le comité des transports ferroviaires sont chargés de la sécurité de ce mode de transport. C'est leur responsabilité d'établir les règles et règlements, et de veiller à leur application. Le témoignage du commissaire a très bien fait ressortir cette fonction. On peut se demander si les règlements sont assez sévères, mais l'examen que s'est engagé à faire la société aboutira à la mise à jour des règlements en tenant compte de tout ce qui ressortira de l'enquête et des propos du Comité.

**M. Friesen:** Je ne crois pas qu'on m'ait très bien compris. Je m'adressais aux fonctionnaires et non au ministre.

**M. Mazankowski:** Le commissaire veut peut-être ajouter quelque chose.

**M. Magee:** Les inspecteurs de la Commission canadienne des transports se trouvent un peu partout au Canada, dans les bureaux régionaux de Vancouver, Calgary, Saskatoon, Winnipeg, Toronto, Montréal et Moncton. Leur chef se trouve, bien entendu, à Ottawa. Ceux-ci travaillent toujours jusqu'à la limite du possible; ils inspectent l'équipement, surveillent les essais des freins à air que l'on fait dans les gares de triage, enfin, tout ce que la loi et les règlements leur demandent de faire pour s'assurer de la sécurité des chemins de fer relevant de la Commission canadienne des transports. Malheureusement, le personnel diminue et le budget aussi. Je sais que la population veut une diminution des dépenses, mais je vous dis, à titre de président du Comité consultatif sur la sécurité des chemins de fer de la Commission, qu'on ne doit pas se servir de cet accident comme d'un prétexte pour se soustraire aux



[Texte]

government department has to put up with. We are reaching the danger point and something has to be done.

• 2225

**Mr. Friesen:** Is it accurate to say that you have only three inspection officers in the department in Vancouver?

**Commr Magee:** I do not even know whether we have three there now. Just a minute, please; I will try to get you the answer.

**An hon. Member:** Do you guys not know? You cut it by 21 yourselves.

**Commr Magee:** That is right.

**The Chairman:** One meeting at a time, gentlemen. If I could just remind you, one meeting at a time.

Perhaps Mr. Friesen if you had an additional question or two, you might pose it while the officials are getting the information.

**Mr. Friesen:** The member from Laprairie was asking whether the same regulations are imposed on American railways as on our own. I wonder, if the same regulations apply, for example, to a rail-bed? What about the spacing of the cars within the train, and so forth? Do they have the same regulations imposed on the American railways in that sense?

**Commr Magee:** The American railways operating in this country must obey the Canadian laws and the Canadian regulations pertaining to railway operation. They are under surveillance to make sure they do.

**Mr. Friesen:** I think you have some information I asked for.

**Commr Magee:** Yes. There are three officers in Vancouver.

**Mr. Friesen:** What duties are assigned to them? Do any of them cover, for example, the rail-bed, making sure that the railways are carrying on the requisite number of inspections, and so forth?

**Commr Magee:** They themselves would note the condition of the road-bed as part of their inspections. They inspect the car equipment. They have the power to order a freight car, that in their opinion, is a bad-order car, out of a train. They would observe air brake tests, things of that kind—everything that goes into the operation of a railway freight or passenger train, and they would ride passenger trains too.

**Mr. Friesen:** Obviously if you are short-staffed, one of the big problems you have is policing. For example, speed limits. The City of White Rock is a recreational area on one side of the track at the beach, and is residential on the other side of the track. Particularly in the summer time, there are a lot of people on that beach, and some of the trains are going probably over the speed limit. How in the world do you go about policing speed limits along the track?

**Commr Magee:** The operating timetable of the railway company has to be designed to permit the safe operation of the train and, hopefully, make sure it stays on the track. So if you are riding in the cab of a locomotive and you have that operating timetable in your hand, you will note that the

[Traduction]

directives que doivent suivre tous les autres ministères. Nous sommes presque au seuil du danger, et il faut faire quelque chose.

**M. Friesen:** Est-il vrai qu'il y a seulement trois inspecteurs du ministère à Vancouver?

**M. Magee:** Je ne savais même pas qu'il y en avait trois. Un moment, nous allons vérifier.

**Une voix:** Vous ne savez pas? Vous avez diminué vous-même leur nombre de vingt et un.

**M. Magee:** C'est exact.

**Le président:** Une séance à la fois, s'il vous plaît.

M. Friesen aimerait peut-être poser une ou deux questions pendant que les fonctionnaires cherchent les renseignements.

**M. Friesen:** Le député de Laprairie a demandé si l'on appliquait les mêmes règlements aux sociétés américaines. Est-ce la même chose pour les plates-formes par exemple, pour l'espacement entre les wagons d'un convoi, etc.? Les sociétés américaines doivent-elles respecter les mêmes règlements qu'ici?

**M. Magee:** Les sociétés américaines qui ont des convois au pays doivent respecter la loi et les règlements canadiens, ce dont on s'assure en les surveillant.

**M. Friesen:** Je crois que vous disposez des renseignements que je vous ai demandés.

**M. Magee:** Oui. Il y a bel et bien trois inspecteurs à Vancouver.

**M. Friesen:** Quelles sont leurs fonctions? Y en a-t-il un chargé des plates-formes, un autre chargé de vérifier le nombre d'inspections faites par les sociétés, etc.?

**M. Magee:** Les inspecteurs notent eux-mêmes l'état de la plate-forme pendant qu'ils inspectent les wagons. Ils ont le pouvoir de faire retirer un wagon d'un convoi. Ils vérifient les essais des freins à air, bref tout ce qui touche au service de fret ou au service voyageur. Ils font même des tours à bord des trains de voyageur.

**M. Friesen:** Comme vous n'avez pas suffisamment de personnel, vous devez avoir beaucoup de mal à faire respecter les règlements, en particulier les limites de vitesse. A White Rock, d'un côté de la voie, il y a une plage et de l'autre un quartier résidentiel. Pendant l'été, quand des tas de gens se trouvent sur la plage, je crois que certains convois dépassent la limite permise. Comment faites-vous pour faire respecter ces limites de vitesse?

**M. Magee:** L'horaire des chemins de fer doit être calculé de façon à permettre une conduite sécuritaire des trains, c'est-à-dire que les trains demeurent sur les rails. Si jamais vous faites un tour dans une locomotive, horaire en main, vous vous rendrez compte que le conducteur respecte la vitesse inscrite

[Text]

engineman is making all the changes of speed that are set down practically mile by mile, bridges, sidings, everything that is there, is noted and taken into account in that operating timetable, and the engineman must maintain the speed.

The accident that I investigated that involved the acid spill had an operating timetable speed, in the particular area where the train derailed, of 50 miles an hour. That was in open country and, fortunately for the engineman, all four of the locomotives were equipped with speed recorders, tape recorders. So at the investigation that information was produced and indicated that the train was within the 50 mile an hour speed limit.

• 2230

**Mr. Friesen:** So what do they do to make up lost time, if there is lost time in their schedule? Do they just stay behind schedule? What happens if they get behind schedule and they want to make up that lost time?

**Mr. Magee:** Well, they cannot make up lost time. Where the speed limit is 35 miles an hour they cannot go through there at 50 in order to make up lost time.

**Mr. Friesen:** But why cannot they?

**Mr. Magee:** Because it is not safe and because the operating timetable has said that the safe speed on that track is that particular speed and the enginemen must adhere to that speed.

**Mr. Friesen:** Then we have come full circle, we are saying that they are policing themselves on that.

**Mr. Magee:** Well, how else can it be done? There are streams of trains running in Canada. We would be glad to pop someone into the cab of every locomotive, if that is the wish of the government and Parliament.

**Mr. Friesen:** That was my original question. How do you go about policing speed limits?

**Mr. Magee:** Exactly what I said earlier, by spot checks, sir.

**Mr. Friesen:** All right.

**Mr. Magee:** And it cannot be done in any other way, with the size of the staff we have. But that is what we do. All our officers carry a pass which is good on all engines, trains and rolling stock. They can get into the caboose, they can climb into the locomotive at will, and do. Commissioners have them, too, and we do the same thing.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Friesen.

Gentlemen, it is now after 10.30 and I would, on your behalf, express to the Minister and especially to Mr. Magee and his support staff, Mr. Hase, Mr. Hanley and Mr. Hibbard and others who are here tonight, and the Deputy Minister, our warmest appreciation for first of all their, on very short notice, having prepared themselves and come to be with us this evening and, secondly, for the enormous amount of information they have shed on this unfortunate incident, and we

[Translation]

presque pour chaque mille en tenant compte des ponts, des abords de la voie, de tout l'environnement.

J'ai fait enquête sur un accident au cours duquel de l'acide s'est déversé. A l'endroit où le train a déraillé, sa vitesse devait être de cinquante milles à l'heure d'après l'horaire. C'était en pleine campagne, heureusement pour le conducteur, les quatre locomotives étaient munies d'appareils enregistrant la vitesse. Lors de l'enquête on a pu constater que le train avait respecté la vitesse de cinquante milles à l'heure.

**M. Friesen:** Mais que font-ils alors pour rattraper le temps perdu, s'ils sont en retard? Restent-ils en retard, tout simplement?

**M. Magee:** Ils ne peuvent rattraper le temps perdu. Si la limite de vitesse d'une zone est de 35 milles à l'heure, ils ne peuvent rouler à 50 pour reprendre le temps perdu.

**M. Friesen:** Mais pourquoi pas?

**M. Magee:** Parce que ce ne serait pas sûr, parce que l'horaire dit que la vitesse sécuritaire sur tel tronçon est de tant; le conducteur ne doit pas la dépasser.

**M. Friesen:** Nous sommes revenus au point de départ puisque j'ai commencé à dire que les sociétés se régissaient elles-mêmes.

**M. Magee:** Y a-t-il une autre façon de faire? Il y a des tas de convois qui roulent au Canada. Si le Parlement ou le Gouvernement le désirent, je serais heureux d'installer un inspecteur dans chaque locomotive.

**M. Friesen:** Nous en revenons donc à la première question: comment faites-vous respecter la limite de vitesse?

**M. Magee:** Exactement comme je l'ai dit plus tôt, c'est-à-dire que nous faisons des vérifications par ci, par là, au hasard.

**M. Friesen:** Très bien.

**M. Magee:** Il n'y pas d'autre façon de procéder, étant donné le nombre d'employés dont nous disposons. Tous nos inspecteurs ont un laissez-passer qui leur permet de monter à bord de toutes les locomotives, tous les trains et tous les wagons. Ils peuvent monter à volonté dans les wagons de queue ou dans les locomotives, et ils ne se gênent pas pour le faire. Les commissaires aussi ont un laissez-passer et font exactement la même chose.

**Le président:** Merci, M. Friesen.

Messieurs, il est maintenant plus de 22:30, je désire remercier en votre nom le ministre, M. Magee et son personnel, M. Hase, M. Hanley et M. Hibbard, et tous les autres qui sont ici ce soir, sans oublier le sous-ministre. Nous leur sommes fort reconnaissants d'avoir pu venir ici à la dernière minute pour nous transmettre autant de renseignements sur ce malheureux accident. M. le ministre, merci beaucoup.



[*Texte*]

express our appreciation in turn for that. Mr. Minister, thank you very much indeed.

The Committee is adjourned until 9.30 Thursday, November 15, when we will resume consideration under the same vote.

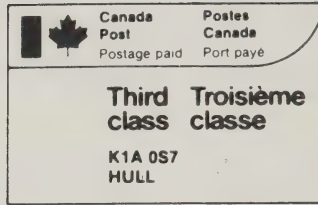
[*Traduction*]

Notre prochaine séance aura lieu le jeudi 15 novembre à 9:30, et nous poursuivrons l'étude du mercredi. La séance est levée.









If undelivered, return COVER ONLY to  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7  
En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT  
à l'Imprimerie du gouvernement canadien  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Canadian Transport Commission:*

Mr. J. A. D. Magee, Commissioner and Chairman, Railway  
Safety Advisory Committee;

Mr. E. J. Hase, Director, Rail Safety and Standards.

### *De la Commission canadienne des transports:*

M. J. A. D. Magee, commissaire et président du Comité  
consultatif sur la sécurité ferroviaire;

Mr. E. J. Hase, directeur, Sécurité et normes ferroviaires.



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Thursday, November 15, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 7

Le jeudi 15 novembre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80:  
Vote 1 under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980:  
Crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Donald Mazankowski  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Donald Mazankowski  
Ministre des Transports

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

First Session of the  
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
trente et unième législature, 1979

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. J. M. Forrestall

*Vice-Chairman:* Mr. Jack Ellis

Messrs.

Baker (*Gander-  
Twillingate*)  
Blaikie  
Campbell (*LaSalle*)  
Deniger

Dionne (*Northum-  
berland-Miramichi*)  
Fulton  
Lapointe  
Lewis

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. J. M. Forrestall

*Vice-président:* M. Jack Ellis

Messieurs

Lumley  
Mayer  
McDermid  
McLean  
Reid  
(*St. Catharines*)

Richardson (*Humboldt-  
Lake Centre*)  
Ritchie (*Dauphin*)  
Towers  
Turner—(19)

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, November 13, 1979:

Mr. Blenkarn replaced Mr. Mayer;

Mr. Peters replaced Mr. Skelly.

On Wednesday, November 14, 1979:

Mr. Nylander replaced Mr. Whittaker;

Mr. Towers replaced Mr. Jupp;

Mr. Mayer replaced Mr. Blenkarn;

Mr. Reid (*St. Catharines*) replaced Mr. Ferguson;

Mr. Fulton replaced Mr. Peters;

Mr. Lewis replaced Mr. Nylander.

On Thursday, November 15, 1979:

Mr. Lapointe replaced Mr. Bockstael;

Mr. Campbell (*LaSalle*) replaced Mr. Flis;

Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) replaced Mr.  
Roy (*Laval*);

Mr. Ritchie (*Dauphin*) replaced Mr. Jelinek.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 13 novembre 1979:

M. Blenkarn remplace M. Mayer;

M. Peters remplace M. Skelly.

Le mercredi 14 novembre 1979:

M. Nylander remplace M. Whittaker;

M. Towers remplace M. Jupp;

M. Mayer remplace M. Blenkarn;

M. Reid (*St. Catharines*) remplace M. Ferguson;

M. Fulton remplace M. Peters;

M. Lewis remplace M. Nylander.

Le jeudi 15 novembre 1979:

M. Lapointe remplace M. Bockstael;

M. Campbell (*LaSalle*) remplace M. Flis;

M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) remplace M. Roy  
(*Laval*);

M. Ritchie (*Dauphin*) remplace M. Jelinek.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 15, 1979

(8)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:42 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Forrestall, Fulton, Lapointe, Lewis, Lumley, Mayer, McDermid, McLean, Reid (*St. Catharines*), Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Ritchie (*Dauphin*), Towers and Turner.

*Other Members present:* Messrs. Beattie (*Hamilton Mountain*) and Bockstael.

*Appearing:* The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport.

*Witness:* Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Administration, Department of Transport.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 6, 1979, Issue No. 3.*)

The Committee resumed consideration of Vote 1—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

The Minister and the witness answered questions.

At 12:12 o'clock p.m. the Committee adjourned until 11:00 o'clock a.m., Tuesday, November 20, 1979.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 15 NOVEMBRE 1979

(8)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 42, sous la présidence de M. Forrestall (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Forrestall, Fulton, Lapointe, Lewis, Lumley, Mayer, McDermid, McLean, Reid (*St. Catharines*), Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Ritchie (*Dauphin*), Towers et Turner.

*Autres députés présents:* MM. Beattie (*Hamilton Mountain*) et Bockstael.

*Comparaît:* L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports.

*Témoin:* M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien, ministère des Transports.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979, portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du mardi 6 novembre 1979, Fascicule n° 3.*)

Le Comité reprend l'étude du Crédit 1—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre et le témoin répondent aux questions.

A 12 h 12, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 20 novembre 1979, à 11 heures.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, November 15, 1979.

• 0939

[Text]

**The Chairman:** Good morning. We shall resume consideration of our Order of Reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. We are resuming consideration of Vote 1, Departmental Administration Program, under Transport. You will find that listed in your Blue Book on page 28-6 to 28-15.

Transport

Department—Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures—57,346,000

• 0940

**The Chairman:** I wonder, gentlemen of the press with cameras, if you might shut down because we are under some stricture with respect to the house rules and regulations. I think it is absurd but on the other hand. There it is.

As I was suggesting you will find the votes listed in the Blue Book on pages 28-6 to 28-15.

It is again my pleasure to welcome, on your behalf, the Minister of Transport and his officials and I might ask the Minister if he is prepared to introduce them and if he has an opening statement he is going to make. Mr. Minister.

**Hon. Donald Mazankowski (Minister of Transport):** Mr. Chairman, accompanying me this morning is the Deputy Minister of Transport, Mr. Arthur Kroeger; the Air Administrator, Mr. Walter McLeish. I do not have an opening statement at this time. I am prepared to entertain your questions.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Lumley:** Needless to say, I am very disappointed this morning that Dr. Horner is not here as we had originally requested. I know that you have made this superhuman effort—some 25 phone calls you made trying to locate Dr. Horner. In fact we received a response from Dr. Horner that he would be coming before the Committee during the estimates. As you know, we heartily endorsed the appointment of Dr. Horner by the Minister of Transport and as a matter of fact we on this side would like to assist the Minister in any way possible to give him back the kinds of legislative powers he thinks he needs to do the important job of moving grain in Canada. I think it is very important, and I am sure all members of this Committee will agree, that you have an opportunity to discuss his role before this Committee. I would suggest very strongly, Mr. Chairman, that a telex go out to Dr. Horner advising him of this Committee's intentions. As you know, I did not find out until last night that Dr. Horner was not coming. I know that is not the Minister's fault but hopefully the Committee will agree that this is something that we should do. I am not too sure even if our colleagues from the NDP party were aware that Dr. Horner was not coming . . .

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 15 novembre 1979

[Translation]

**Le président:** Bonjour, messieurs. Nous allons reprendre conformément à notre mandat, l'étude des prévisions budgétaires pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. Nous étudions donc le crédit 1: Administration centrale, ministère des Transports. Et vous trouverez cette rubrique dans votre Livre bleu aux pages 28-6 à 28-15.

Transports

Ministère—Programme de l'Administration centrale

Crédit 1—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement—57,346,000

**Le président:** Messieurs les cinéastes, s'il vous plaît arrêtez vos caméras, car les règlements de la Chambre nous en interdisent l'usage ici. Je sais que c'est absurde, mais c'est ainsi.

Ainsi que je vous l'ai dit, vous trouverez ces crédits énumérés aux pages 28-6 à 28-15, de votre Livre bleu.

J'ai à nouveau le plaisir d'accueillir ici le ministre des Transports et ses hauts fonctionnaires; aussi je le prie de nous les présenter et de faire sa déclaration d'ouverture s'il en a une. Monsieur le ministre, vous avez la parole.

**L'hon. Donald Mazankowski (Ministre des Transports):** Je vous présente ce matin M. Arthur Kroeger, sous-ministre des Transports et M. Walter McLeish, notre administrateur des transports aériens. Je n'ai pas de déclaration d'ouverture à vous faire et je suis prêt à répondre à vos questions.

**M. Lumley:** Monsieur le président, j'invoque le règlement.

**Le président:** Oui.

**M. Lumley:** Il est bien évident que je suis fort déçu ce matin de ne pas voir ici M. Horner qui avait demandé lui-même de comparaître. Je sais que vous avez fait des efforts inouïs pour le trouver; vous avez fait à peu près 25 appels téléphoniques; en fait, M. Horner nous avait indiqué, dans une réponse, qu'il se présenterait devant le comité au cours de l'étude des prévisions budgétaires. Vous savez combien nous nous sommes réjouis, lorsque le ministre des Transports a nommé M. Horner, et de notre côté, nous voudrions aider le plus possible le ministre à donner à M. Horner ses pouvoirs législatifs dont il pense avoir besoin pour assumer ses importantes responsabilités dans le domaine du transport des grains au Canada. Je crois qu'il est essentiel, et tous les membres du comité j'en suis sûr sont d'accord sur ce point, que vous ayez la possibilité de discuter de ses fonctions devant le comité. Je propose donc qu'on envoie un télex à M. Horner pour le prévenir des intentions du comité. Vous savez que ce n'est que hier soir que j'ai appris que M. Horner ne pouvait venir et je sais que ce n'est pas de la faute du ministre, mais j'espère que le comité est convaincu que nous devons agir ainsi. Je ne suis même pas sûr que nos collègues du Nouveau parti démocratique aient été prévenus que M. Horner ne pouvait venir . . .



[Texte]

**Mr. Mayer:** No, I was not.

**Mr. Lumley:** I do not want that in the form of a motion, Mr. Chairman. I just wanted to . . .

**The Chairman:** I do not believe that it is necessary to put that in the form of a motion; the suggestion is well taken and noted. Dr. Horner, I think, is anxious to appear and the Minister is anxious to have him come and discuss with us the work that he has been doing to date and his plans for the future. We will him I am quite certain in due course and you will be notified.

Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman. First of all, to the Minister hopefully between his Parliamentary Secretary and I, we get our signals straight in terms of what we were actually going to do before this Committee because we had some people who wanted to come here and discuss with the Minister, some particular problem in areas with respect to air transport and, unfortunately, it was too late to advise those people when I found out late last night you were going to be back on air safety.

Mr. Minister, one point I think you probably want to clear up, as the result of your speech in Toronto a week or so ago, with respect to deregulation and your statements regarding Air Canada and CP. Some press reports reported that you were recommending the reationalization not only of international routes with respect to Air Canada and CP but also of domestic routes. I doubt very much, in view of your competitive philosophy, if that is the kind of image you are trying to project but maybe you would like to clarify that in front of the Committee.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Lumley, I certainly welcome that opportunity. I thought it rather strange that, in the reporting of my speech, some people had difficulty reading it, rather than even interpreting it because it was quite obvious. Just to set the record straight, what I did say and what I meant to say was that there were some inconsistencies, I felt, in scheduled route patterns of Air Canada and CP on international routes which, in a sense, lead them to compete against each other rather than focusing on foreign competition. My suggestion during the course of my speech was that this measure of inconsistency could best be achieved, I thought, by route rationalization or perhaps—and I think that is really important—the development of a jointly-owned single carrier. But I also did reiterate that any move in this area should originate with the carriers themselves and that I did not feel compelled to involve our side of the government in any unnecessary intervention in achieving that. It was simply a signal that I felt that, in this day and age when we are naturally competing with foreign carriers and when we recognize the importance of maximizing our energy efficiency, there may very well be an opportunity wherein there could be a consolidation, a route rationalization to ensure that we can compete most effectively with our foreign carriers and to ensure that we achieve the maximum amount of energy efficiency. There certainly was no question ever about any consolidation of Air Canada and CP Air on the domestic scene or no suggestion whatsoever of the

[Traduction]

**M. Mayer:** Non, je n'ai pas été prévenu.

**M. Lumley:** Je ne pense pas qu'il est nécessaire de présenter cette question sous forme de motion, monsieur le président, je voulais simplement . . .

**Le président:** Je ne pense pas que ce soit nécessaire de présenter cette requête sous forme de motion car nous avons pris bonne et due note de votre proposition. Je crois que M. Horner voudrait bien comparaître devant le comité et que le ministre désire aussi que M. Horner vienne ici pour discuter du travail effectué jusqu'à présent et de ses plans pour l'avenir. Je suis convaincu qu'il viendra au Comité et nous vous préviendrons alors en temps et lieu.

Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président. Tout d'abord, je tiens à signaler au ministre que le secrétaire parlementaire et moi, nous nous sommes mis d'accord sur les questions dont nous voulions discuter devant le comité car il y a des gens qui voulaient venir ici discuter avec le ministre de problèmes qui les intéressaient dans le domaine des transports aériens mais qui malheureusement ont été prévenus trop tard car ce n'est que hier soir que j'ai appris qu'on allait rediscuter de la sécurité aérienne.

Je vais aborder le sujet de votre discours de Toronto, d'il y a une huitaine de jours à propos duquel vous voudrez peut-être bien nous donner des éclaircissements, c'est-à-dire de cette déréglementation et de vos propos au sujet d'Air Canada et du CP. Certains comptes rendus de la presse ont indiqué que vous aviez recommandé qu'Air Canada et le CP rationalisent leurs routes aériennes, aussi bien internationales que canadiennes. Je doute fort que cette façon de procéder cadre avec les principes de la concurrence que vous préconisez, mais sans doute voudrez vous bien éclairer notre lanterne.

**M. Mazankowski:** Monsieur Lumley, je suis vraiment ravi de l'occasion qui m'est offerte de m'expliquer. Je trouve, tout d'abord assez curieux qu'on ait eu de la difficulté à saisir le sens de mon discours ou à l'interpréter, car il était la limpidité même. Pour rectifier le compte rendu, ce que j'ai dit et ce que j'ai vraiment voulu dire, c'est que les vols internationaux établis par Air Canada et CP se concurrençaient alors que ce qu'il aurait fallu c'était concurrencer les transporteurs étrangers. Dans mon discours, j'ai indiqué qu'on pourrait le mieux remédier à ces illogismes en rationalisant les routes aériennes ou peut-être, et je crois que c'est là une question importante, en établissant une seule société de transport conjointe. Mais, j'ai aussi insisté pour dire que toute initiative prise dans ce domaine devait l'être par les transporteurs eux-mêmes et que je ne voulais aucunement que le gouvernement intervienne sans nécessité en ce sens. Je voulais simplement donner une indication de ce que je pensais, c'est-à-dire qu'à cette époque-ci, il faut naturellement concurrencer les transporteurs étrangers et utiliser à bon escient nos ressources énergétiques. Il se peut naturellement, qu'on songe à la possibilité de faire une intégration, d'établir un système de routes aériennes logique, nous permettant une plus grande concurrence dans ces domaines. Mais nous n'avons jamais laissé entendre qu'il fallait intégrer Air Canada et CP Air dans le cas des routes aériennes intérieures.

[Text]

development of a jointly-owned single carrier to serve domestic needs of Canada.

• 0945

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman.

I want to get back to the southern Ontario multi-modal passenger study which was released several weeks ago jointly by yourself and Mr. Snowton to your government. Since there was no mention of the fourth runway in Malton in that report, I assume, Mr. Minister, that the government has no intentions of going ahead with the fourth runway in Malton.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Lumley, there was a feasibility study on the fourth runway that was undertaken by my predecessor and subsequently cancelled. That postponement, or cancellation, I guess, is the better word, is still in effect.

**Mr. Lumley:** In the study, it recommended that you had six to twelve months to make a decision with respect to a third terminal at Malton. Do you consider it necessary to make a decision on a third terminal at Malton before you make decisions, say, with respect to expansion of the Hamilton airport, expansion of London, which has been under consideration for quite a while—as a matter of fact, Hamilton was agreed to go ahead with to relieve some of the traffic at Toronto International Airport.

**Mr. Mazankowski:** Yes, I think it is, Mr. Lumley. We have included a feasibility study on a third tunnel in Toronto International Airport. We are looking at various alternatives—whether it would be best to be undertaken by the Air Administration itself; there is some possibility that it could be developed by the private sector. Because of the lead time involved and the necessary planning that has to be undertaken, we are continuing to look very actively at the development of a third terminal.

With respect to Hamilton, we are actively working on that particular project. As you know, a number of options were proposed prior to the election. Because of the restraint program and the scarcity of resources, we are re-evaluating and re-assessing the options that are there. I might say that there have been some expressions of environmental concern as well. We are taking those elements into consideration and we hope that we will conclude that evaluation process in the not too distant future. Hopefully we will then be in a position to make a definitive statement on the development of a new airport terminal and facility in Hamilton.

• 0950

**Mr. Lumley:** Regarding STOL, Mr. Minister, is the department still in favour of a STOL operation in Ontario, and particularly Toronto Island Airport?

**Mr. Mazankowski:** We have stated that we support and encourage the utilization of STOL, and particularly the DASH-7, where it is economically viable, environmentally sound, and where the communities express a clear interest and clear support for that service. That remains our position, and if

[Translation]

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président.

Je voudrais en revenir à cette étude sur les multiples façons de transporter les passagers dans le sud de l'Ontario, étude qui a été remise au gouvernement il y a quelques semaines par vous-même et par M. Snowton. Vu qu'on n'y mentionne pas la quatrième piste d'atterrissage de Malton, je suppose alors, monsieur le ministre, que le gouvernement n'a pas l'intention de donner suite à cette construction.

**M. Mazankowski:** Monsieur Lumley, mon prédécesseur avait entrepris de faire une étude sur les possibilités de réalisation d'une quatrième piste d'atterrissage et ce projet a été par la suite abandonné. Cette remise à plus tard, ou annulation, je suppose est toujours valable.

**M. Lumley:** Dans cette étude, on recommandait que vous preniez une décision quant à la construction d'une troisième aérogare, à Malton, dans les six à douze mois. Croyez-vous qu'il soit nécessaire que vous décidiez de cette question de Malton, avant de prendre une décision sur l'expansion de l'Aéroport d'Hamilton, de celui de London dont on étudie la possibilité depuis pas mal de temps. En fait, on avait décidé d'aller de l'avant à Hamilton afin de soulager l'aéroport international de Toronto.

**M. Mazankowski:** Oui, je crois que c'est le cas, monsieur Lumley. Nous avons entrepris une étude sur les possibilités de construire un troisième tunnel à l'aéroport international de Toronto. Nous examinons diverses possibilités: par exemple, nous cherchons à savoir s'il vaudrait mieux que ce soit l'administration des transports aériens qui s'en occupe, ou s'il faudrait faire appel au secteur privé. Vu qu'il faut tenir compte du temps et de la planification, nous continuons à étudier de très près cette possibilité d'établir une troisième aérogare.

Quant au cas de Hamilton, je puis dire que nous travaillons activement à cette réalisation. Vous savez qu'avant les élections, on avait proposé plusieurs solutions. Vu les programmes de restriction qui ont été mis en place, nous sommes en train de réévaluer ces solutions. Je dirais qu'on s'inquiète aussi des répercussions éventuelles sur l'environnement. Nous tenons compte de ces facteurs, et nous espérons que cette étude sera bientôt terminée. Nous espérons alors être en mesure de donner notre décision définitive sur l'aménagement d'une nouvelle aérogare ainsi que d'installations à Hamilton.

**M. Lumley:** Monsieur le Ministre, votre Ministère est-il toujours en faveur de cette liaison par ADAC en Ontario et particulièrement à l'aéroport de l'île de Toronto?

**M. Mazankowski:** Nous avons déclaré vouloir encourager l'utilisation de l'ADAC et particulièrement du DASH-7, qui est un appareil viable sans danger pour l'environnement, pourvu que les populations se déclarent tout à fait en faveur de ce service. Donc, c'est là toujours notre position et il faudra



*[Texte]*

the STOL service is to be developed between Toronto and Montreal and Ottawa, it will have to be done on the basis of the soundness of its viability, support of the communities and having due regard to all environmental considerations.

**Mr. Lumley:** Assuming that Metro Toronto or the City of Toronto Council decides that there will be no STOL port in the city of Toronto, then obviously that just about ends the STOL program for the whole of Ontario, and you can include, obviously, Quebec and interconnecting airlines that operate out of there. In other words, with the qualifiers that you propose, if one council decides against STOL, particularly Toronto because it happens to be the key, that means that the whole STOL project is jeopardized.

**Mr. Mazankowski:** I suppose one might have to consider who speaks for the citizens of Toronto, the Toronto municipal authorities or the Metro council. My understanding is that there may be a difference of opinion between the two groups. I guess, Mr. Lumley, it causes us some source of comfort that even municipal politicians disagree from time to time.

**Mr. Lumley:** The reason I asked that, Mr. Minister, is that, as a former mayor of a city in Ontario, I know that if I were still a mayor, I would be writing a letter to the Mayor of Toronto, and I would say, "Look, we need your support because we cannot have STOL in Cornwall"—or we could not have STOL in Ottawa, or we cannot have STOL in Owen Sound, or whatever the case may be—"unless the city of Toronto obviously is in agreement." Will you and your officials, will you and your government, be making strong representations, as your predecessor did, to the City of Toronto in terms of encouraging them to go ahead with STOL development at Toronto Island Airport?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Lumley, I think that the statement I just made and the statement that I made in my speech clearly speak for themselves. We have a lot of air transportation issues that we have to develop in terms of improving airports, improving our air navigational aid systems, and ensuring that we have an adequate level of safety and security, and we are just not in a position to allocate resource dollars for a service that is somewhat uncertain as to whether it is required or not. We are certainly not going to oppose it: as a matter of fact we will support it and encourage it; but it has to be within the parameters of the three principles that I have outlined.

**Mr. Lumley:** The reason I raise that, and I get back again to the third terminal question, is that, as I recall, the SOMPS Report indicated that 13 per cent of the traffic at Toronto International Airport was Ottawa, Montreal, Toronto. Assuming you went ahead with Hamilton, which would relieve some of the pressure on Toronto, and assuming you went ahead with STOL, which would relieve some pressure on Toronto, how much pressure from Toronto International Airport must be relieved in order for you to make a decision as to whether or not you will go ahead with the new multi-million dollar expansion?

*[Traduction]*

que nous obtenions ces preuves de viabilité, de soutien des populations et tenir compte de ces considérations sur l'environnement avant d'établir un service ADAC entre Toronto, Montréal et Ottawa.

**M. Lumley:** En supposant que le Conseil de ville du Grand Toronto ou de la ville de Toronto décide qu'il ne veut pas qu'on établisse d'aéroport ADAC à Toronto, ce sera bien là alors la fin de tout ce programme ADAC pour tout l'Ontario et sans doute aussi pour le Québec ainsi que pour les transporteurs aériens qui assurent les liaisons là-bas. Autrement dit, avec les réserves que vous proposez, si l'un des conseils s'oppose à l'ADAC, particulièrement celui de Toronto, qui est la clé du système, elle voudra dire que tout ce projet risque de s'effondrer.

**M. Mazankowski:** Je suppose qu'il faudrait savoir qui est le porte-parole de Toronto, les autorités municipales de Toronto ou bien le Conseil de ville du Grand Toronto? Il paraît que ces deux groupes ne sont pas toujours d'accord. Je suppose, monsieur Lumley que cela nous console quelque peu de savoir que même les politiciens du niveau municipal se trouvent en désaccord de temps à autre.

**M. Lumley:** Si j'ai posé cette question, monsieur le Ministre, c'est qu'à titre d'ancien maire d'une ville de l'Ontario, je suis sûr que si j'étais toujours en fonction, j'écirais alors une lettre au maire de Toronto lui disant: «Nous avons absolument besoin de votre appui car autrement nous ne pourrions pas obtenir de service ADAC à Cornwall... ni à Ottawa, ni à Owen Sound... à moins que la ville de Toronto ne donne son accord». Est-ce que vous et vos représentants et votre gouvernement êtes prêts à présenter des requêtes très catégoriques à la ville de Toronto pour l'encourager à aller de l'avant et à accepter que l'on établisse un service ADAC à l'aéroport de l'île de Toronto?

**M. Mazankowski:** Je crois que ce que je viens de dire et que j'ai d'ailleurs dit dans mon discours ne peut être plus clair. Cependant, nous avons devant nous toutes sortes de questions à résoudre se rapportant au transport aérien soit de questions d'amélioration d'aéroports, d'amélioration de nos aides à la navigation aérienne; nous devons nous assurer que la sécurité est suffisante et par conséquent nous ne pouvons pas affecter des fonds à un service alors que nous ne savons pas encore si on en aura besoin; mais, naturellement, nous n'allons pas nous y opposer, et, nous allons plutôt encourager ce projet, mais il faudrait qu'il soit conforme aux trois principes que j'ai soulignés.

**M. Lumley:** J'ai soulevé cette question, parce que... , mais pour en revenir à nouveau à la question de la troisième aérogare, si je me souviens bien le rapport SOMPS avait indiqué que 13 p. 100 du trafic de l'aéroport international de Toronto se faisait avec Ottawa, Montréal et Toronto. Donc, ce projet à Hamilton et le service ADAC permettraient de soulager Toronto; mais jusqu'à quel point voulez-vous qu'on soulage ce trafic avant que vous preniez cette décision qu'on aille de l'avant et qu'on procède à cette expansion qui coûtera des millions de dollars?

[Text]

And in that regard, your department has a new study on STOL, I understand, which has been leaked by various sources but which has not been made public yet, where it is indicated that the estimates for developing the STOL system were half of what have been forecasted. Will you be releasing that study shortly?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Lumley, the report that you refer to is not complete. There has been some leakage, I understand, but the report in its final composition has not been completed—though I understand, Mr. McLeish, that it is due to be completed by the end of this year? It will be made public; certainly. And I want to assure you that the complete report will be made public and not parts thereof.

• 0955

**Mr. Lumley:** I want to go back to the first part of my question then. My point is, we are not going to make a decision about STOL, and yet you have made a statement in the study saying you have only six to twelve months to make a decision about a multi-million dollar expansion at Malton third terminal. Are you not going to look at all these aspects before you make that kind of a decision?

**Mr. Mazankowski:** Oh, very much so. There are certainly a lot of other elements we are looking at for alleviating the pressures of Toronto International Airport. We are looking at ways and means of developing a better traffic management system so that we can smooth out the flow of traffic; in other words, make the flow of traffic in and out of Toronto more uniform. We are looking at a modified form of landing fees and terminal fees, for example, which would encourage the utilization of the facility during those hours that are not peak periods.

We are also looking at the possibility of what we might be able to do with general aviation. We have had ongoing discussions with people involved in other satellite airports who would welcome the transfer of general aviation into these small satellite airports. We think there still is room to maximize the utilization of Toronto International Airport for general domestic air passenger services. As you can appreciate, Mr. Lumley, the presence of general aviation certainly does slow down the flow of traffic involving large jet liners, thereby having a direct economic impact upon the operations of the airline, and direct benefit upon the facilities provided to the passengers.

**Mr. Lumley:** As well as safety.

**Mr. Mazankowski:** As well as safety; that is correct.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lumley.  
Mr. Fulton.

**Mr. Fulton:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, the first question I would like to pose to you is in relation to the radio operators' dispute. This is not directly related to the radio operators' dispute, but I am sure you know there have been nearly 100 crashes and in excess of 50 deaths so far in British Columbia this year. In the last couple of weeks I have had the opportunity of going back to my riding and landing at Terrace. I am sure you know that the Prince

[Translation]

Dans cette optique, je dirai que les fuites ont indiqué que votre Ministère faisait une nouvelle étude sur ce service ADAC, étude qui n'est pas encore publiée, indiquant qu'il en coûterait à moitié moins que prévu pour établir ce système ADAC. Est-ce que vous allez bientôt publier cette étude?

**M. Mazankowski:** Le rapport dont vous parlez n'est pas terminé, et il y a eu des fuites, si je comprends bien; mais, M. McLeish n'est-il pas vrai que ce rapport sera terminé pour la fin de l'année? Cela sera rendu public, bien sûr, et je puis vous assurer que le rapport complet sera publié, pas seulement des extraits.

**M. Lumley:** Alors, j'en reviens à la première partie de ma question. Nous ne prendrons pas de décision sur l'ADAC mais vous signalez dans cette étude que vous ne disposiez que de six à douze mois pour prendre une décision touchant un agrandissement de plusieurs millions de dollars de la troisième aérogare de Malton. N'allez-vous pas envisager tous ces aspects avant de prendre une telle décision?

**M. Mazankowski:** Ah si, bien sûr! Il y a évidemment beaucoup d'autres éléments à envisager pour arranger les choses à l'Aéroport international de Toronto. Nous étudions comment élaborer un meilleur système de gestion du trafic; autrement dit, pour uniformiser le trafic en provenance et à destination de Toronto. Nous envisageons une nouvelle forme de droits d'atterrissage et de droits d'utilisation des aérogares, par exemple, pour encourager l'utilisation des installations pendant les périodes creuses.

Nous étudions aussi ce que nous pourrions faire avec l'aviation dite générale. Nous sommes en pourparlers avec les responsables d'autres aéroports satellites qui seraient très favorables à recevoir, eux, une partie de l'aviation dite générale. Nous croyons qu'il existe d'autres moyens d'optimiser l'utilisation de l'Aéroport international de Toronto pour les services communs intérieurs. Vous comprenez, monsieur Lumley, que l'aviation générale ralentit le trafic des gros avions à réaction et a donc une incidence économique directe sur les activités de la compagnie aérienne et sur l'utilisation des services offerts aux passagers.

**M. Lumley:** Ainsi que sur la sécurité.

**M. Mazankowski:** C'est vrai.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Lumley.  
Monsieur Fulton.

**M. Fulton:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je voudrais d'abord vous interroger sur le conflit des opérateurs radio. Ma question ne porte pas directement sur ce conflit mais vous savez sans doute qu'il y a eu près de 100 accidents et plus de 50 morts cette année en Colombie-Britannique. Au cours de la dernière quinzaine, j'ai pu retourner dans ma circonscription et j'ai atterri à Terrace. Vous devez bien savoir que l'aéroport de Prince Rupert a été



## [Texte]

Rupert airport has been closed. On one occasion I landed and there was a Goose on the skirting of the runway. We landed under the cloud and I spoke to one of the members of your department regarding that particular incident. I was informed by that person that the situation was somewhat less than safe. The jet was an hour late, and there was no way of knowing whether or not the two aircraft were on the same radio frequency. I landed this past Friday at the same airport, came down under foggy conditions again, to find that the only emergency vehicle on the runway was not in fact staffed. I think that could have created a similarly dangerous situation.

The question I would like to ask you first is in relation to the position that has been taken by the Treasury Board, and the information that is forthcoming, certainly from your own department, that some situations, at least in terms of previous standards, are somewhat less than safe. I wonder if you could comment on whether or not, in your opinion, there is some question of air safety, particularly in light of the very dangerous situation that is obviously pointed out by the number of crashes, almost 100, in British Columbia this year. Are we lowering the level of safety by putting undue stress or excessive hours on to the radio operators designated to be there?

I wonder if you could comment on that whole situation, particularly safety.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I hope the hon. member is not trying to suggest that the 100 crashes in B.C. were the result of the radio operators' dispute.

**Mr. Fulton:** No, I did not intend to imply that at all.

**Mr. Mazankowski:** I want to make that very clear. I think one could very well read that into your question, and I simply want to make that very clear.

The air administrator may want to comment as well. This situation has been monitored very closely. I simply want to draw to your attention, sir, that there is an obligation on the part of the radio operators to provide prescribed services. They are designated employees and they have a responsibility to carry out that function, and as long as they are carrying out that function, which they are obligated to do, there should be no impairment of safety. When they fail to do that then there is the possibility that safety might be impaired to some extent.

• 1000

In that regard, Transport Canada has issued special instructions to compensate for the unpredictable strike actions of the radio operators. These special instructions, if followed through, should then provide a level of safety that is satisfactory. But I want to repeat, the obligation and the responsibility is on those operators who are designated to discharge prescribed duties, which is a bona fide agreement. I also want to point out that in effect they are in contravention of the law when they fail to do that. So if there is any impairment of safety, it occurs when the obligation and responsibility is not followed.

**Mr. Fulton:** Mr. Minister, I am sure you are aware that that jet aircraft, 737s flown by Canadian Pacific Airlines, have in fact been landing. I know for a fact that they have been

## [Traduction]

fermé. J'ai atterri une fois alors qu'il y avait un Goose au bord de la piste. Nous avons atterri sous un nuage et j'ai parlé de cet incident à un de vos fonctionnaires. Il m'a répondu que cela était contraire à la sécurité. Notre avion était une heure en retard et il était impossible de savoir si les deux appareils étaient sur la même fréquence radio. Vendredi dernier, j'ai atterri au même aéroport et il y avait encore du brouillard. J'ai constaté que le seul véhicule de secours sur la piste était vide. Cela aurait pu également créer une situation dangereuse.

Donc, étant donné la position prise par le Conseil du Trésor et les renseignements que communique votre ministère, il semble que certaines circonstances, au moins si l'on s'en tient aux normes précédentes, ne permettent pas de prétendre à sécurité. Vu la situation très dangereuse révélée par tous ces accidents, près de 100 en Colombie-Britannique cette année, ne pensez-vous pas que nous avons un problème de sécurité aérienne? Rabaisse-t-on le niveau de sécurité en soumettant les opérateurs radio à des tensions indues ou à des horaires excessifs?

Quel est votre avis sur toute la situation, et particulièrement sur la sécurité?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'espère que le député n'essaie pas de faire croire que ces 100 accidents en Colombie-Britannique résultent du conflit des opérations radio.

**M. Fulton:** Non, ce n'est pas du tout ce que j'ai voulu dire.

**M. Mazankowski:** Je veux que ce soit bien clair. Votre question laissait planer quelque doute et c'est pourquoi j'ai voulu préciser.

L'administrateur des transports aériens voudra peut-être également dire quelques mots. Nous suivons la situation de près. Je tiens à vous signaler, monsieur, que les opérateurs radio sont tenus d'offrir certains services prescrits. En tant qu'employés désignés, ils doivent remplir leurs fonctions et tant qu'ils font ce qu'ils sont obligés de faire, la sécurité ne sera pas compromise. S'ils ne les remplissent pas, alors la sécurité peut être compromise jusqu'à un certain point.

A ce sujet, Transports Canada a publié des directives spéciales pour compenser les grèves imprévisibles des opérateurs radio. Si elles sont suivies, ces directives spéciales devraient assurer un degré satisfaisant de sécurité, mais je répète que l'obligation et la responsabilité incombent aux opérateurs désignés de remplir des fonctions prescrites, selon une convention conclue de bonne foi. Je dois signaler aussi que lorsqu'ils ne le respectent pas, ils contreviennent la loi. Donc, si la sécurité est compromise, ce ne peut être que lorsque ces obligations et ces devoirs ne sont pas remplis.

**Mr. Fulton:** Monsieur le Ministre, vous savez fort bien que les 737 de la Canadian Pacific peuvent atterrir. Je sais pertinemment qu'ils atterrissent à l'aéroport de Terrace sans

*[Text]*

landing at the Terrace airport without any radio communication with the ground. They are landing solely on meteorological data available from that airport, and that is the reason they have not been landing at Prince Rupert. I have now twice in the past three weeks landed at Terrace under conditions which I consider to be somewhat less than safe. I have spoken with personnel at the airport and have been informed that in their opinion the conditions were somewhat less than safe because there are aircraft operating in the air that have no way of knowing, particularly, when a jet is arriving off schedule. Certainly in one instance when I was flying it was more than an hour late and there was a Goose prepared to go onto the actual runway, it was coming off the skirting onto the main runway, and we landed at full speed, coming the other way on the runway. It is an extremely dangerous situation.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, are you suggesting that you have spoken to the captain of a jet 737, and he has admitted that he was operating at standards that are less than safe? Is that what you are suggesting to me?

**Mr. Fulton:** No, I am not suggesting that the captain thought that. But, for example, Mr. Minister, I can tell you . . .

**Mr. Mazankowski:** Where are you getting your information from? The final responsibility as to whether an operation is safe or not rests in the hands of the captain in command, and that should not be forgotten. To that extent, we in Transport Canada have issued instructions which should be followed and, if adhered to, should provide an adequate level of safety to compensate for the unpredictable absence of the radio operators when they were on again and off the job, and I am talking about the designated people. Provided that those special instructions are adhered to and no unforeseen circumstances arise, and there are always unforeseen circumstances whenever anything moves, there should be no degradation of safety. If there is, in the opinion of the pilot in command, then he should not fly the aircraft, and he is the only one who makes that determination.

Mr. McLeish, who has been closely monitoring this situation, may want to elaborate further. But I want to make that point very, very clear because I do not think it is proper to have someone standing by to make a determination as to whether the flight operation was safe or unsafe.

**Mr. Fulton:** I am just saying, Mr. Minister, that it was a member of your own department who told me that in their opinion the landing of the aircraft on that particular day was somewhat less than safe. I mean, I did not speak to the operator of the jet. I would not be on the jet if I did not have some confidence in the pilot.

But the situation, certainly in northwestern British Columbia and in the Northwest Territories, has a much greater impact than anywhere in southern Canada. The difficulties being faced now . . . for example, I could not even get out of Terrace the day before yesterday. I had to drive another 250 miles to another airport to go out. Prince Rupert is closed, Terrace is closed. I mean, you gradually move until all of a sudden I am from the west coast of this country but I have to go to Alberta to fly back to Ottawa. It is really getting

*[Translation]*

aucune communication radio avec le sol. Ils se fient uniquement sur les données météorologiques fournies par l'aéroport, et c'est pourquoi ils n'atterrissent pas à celui de Prince Rupert. Depuis trois semaines, j'ai atterri trois fois à l'aéroport de Terrace dans des conditions que je considère au-dessous du seuil de sécurité. Des employés de l'aéroport m'ont dit qu'à leur avis les conditions n'étaient pas tout à fait sûres, car dans certains cas des avions en vol n'ont aucun moyen de savoir quand un avion à réaction arrive en avance ou en retard sur l'horaire. Une fois, l'avion dans lequel j'étais est arrivé avec plus d'une heure de retard et un petit avion Goose se préparait à entrer sur la piste d'atterrissage et il était juste au bord de la piste principale, et nous avons atterri à toute vitesse, de la direction opposée. C'est une situation extrêmement dangereuse.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, voulez-vous dire que vous avez parlé au capitaine d'un 737 et qu'il vous a dit que les conditions dans lesquelles il travaillait étaient au-dessous du seuil de sécurité? Est-ce cela que vous voulez me dire?

**M. Fulton:** Non, je ne veux pas dire que c'est ce que le capitaine pensait, mais, par exemple, monsieur le Ministre, je peux vous dire . . .

**M. Mazankowski:** D'où tenez-vous vos renseignements? C'est le capitaine qui décide en définitive si les conditions de vol sont sûres ou non, il ne faut pas l'oublier. A ce sujet, Transports Canada a émis des directives qui doivent être suivies et qui, si elles le sont, devraient assurer une sécurité suffisante pour compenser l'absence imprévisible des opérateurs radio, qui quittent et reprennent leurs fonctions sans préavis, je veux parler des employés désignés. Si ces directives spéciales sont suivies et si aucune circonstance imprévue ne se présente, ce qui est difficile à prévoir, la sécurité devrait être assurée. Si le pilote juge que celle-ci n'est pas suffisante, il ne devrait pas piloter son avion, et il est le seul à prendre cette décision.

Mr. McLeish, qui suit la situation de près, voudra peut-être ajouter quelque chose. Mais je tiens à ce que cela soit très clair, car il ne convient pas qu'une personne extérieure décide si les conditions de vol sont sûres ou non.

**M. Fulton:** Tout ce que je dis, monsieur le Ministre, c'est qu'un employé de votre propre Ministère m'a dit qu'à son avis, ce jour-là, l'avion a atterri dans des conditions qui étaient au-dessous du seuil de sécurité. Je n'ai pas parlé au pilote de l'avion; je n'y serais pas monté si je n'avais pas confiance dans le pilote.

Mais la situation est certainement plus grave dans le nord-ouest de la Colombie-Britannique et dans les Territoires du Nord-Ouest que partout dans le Sud du Canada. Les difficultés à l'heure actuelle . . . par exemple, avant-hier, je n'ai même pas pu partir de Terrace. J'ai dû me rendre en voiture à un autre aéroport, qui se trouve à 250 milles de là. L'aéroport de Prince-Rupert est fermé, celui de Terrace aussi; la situation s'aggrave à tel point que moi qui suis de la côte ouest du pays, je dois me rendre en Alberta pour revenir à Ottawa. La



[Texte]

ridiculous. I think that Treasury Board is obviously where it should be taken.

But I had a question on safety. The second question . . .

• 1005

**Mr. Mazankowski:** I simply want to respond to that part of the question if I may. I recognize that the impact of this disruption was felt greatly in the northern communities that perhaps depend to a larger extent upon air services than others.

The negotiations are continuing. They continued throughout yesterday and late into the evening. They are to resume again at 2.30 p.m. today. To report to you on the level of progress, I am unable to do that at this particular time, but the discussions are going on, and, in the meantime, there is an obligation and a responsibility on the part of the designated radio operators to carry out their prescribed functions.

**The Chairman:** Mr. McLeish.

**Mr. W. M. McLeish (Administrator, Canadian Air Administration):** Mr. Chairman, I think that the Minister really answered the question beautifully and there is nothing I could add except to say that allegations have been made on a number of occasions in the course of the disruption of services by the radio operators. Members of the group have claimed that unsafe practices have been indulged in. Each of these has been brought to our attention. We have investigated and we have been unable to support any of the allegations.

If you could give me the source of your information, I would be prepared to have this investigated as well.

**Mr. Fulton:** Well, I know that it is a fact because I checked with more than one source at the Terrace airport. There was no ground-to-air radio communication.

**Mr. McLeish:** Well, that in itself does not mean that the pilot was acting unwisely. It is quite feasible for nonradio operations to take place at uncontrolled airports and the carriers themselves are making alternate arrangements through their flight-following techniques. They have got their own radio which they use for flight following. And they are providing pilot reports on weather; they are providing altimeter readings from other aircraft that have been within the vicinity in a time period that makes this reasonable to do so.

So there are a number of procedures that the major carriers can undertake and they are doing so.

**Mr. Fulton:** All right. At this same airport, for example, Mr. Minister, I sent you a letter about ten days ago now regarding a situation in which Dr. Paul Woolacott, a 25-year physician in Kitimat, was coming in on the same CP air flight—not the same one I was on but the same route—was coming in and it was late at night, 11 o'clock at night. First of all, they made a pass over Terrace and then they set down at the Prince Rupert airport. Then they came back and made three surging attempts to land at the airport, finally came around and landed.

[Traduction]

situation devient ridicule. Je crois que c'est le Conseil du Trésor qui devrait maintenant se saisir de la question.

Mais j'avais une question à vous poser à propos de la sécurité. Ma deuxième question . . .

**M. Mazankowski:** Je vais d'abord répondre à cette partie de la question. J'admets que les conséquences de cette interruption du service se font sentir lourdement dans les localités du Nord qui dépendent sans doute plus des services aériens que les autres.

Les négociations se poursuivent. Elles se sont poursuivies toute la journée hier jusqu'à tard dans la soirée. Elles doivent reprendre aujourd'hui à 14 h 30. Je ne peux, pour le moment, vous faire rapport sur l'état des négociations, car les discussions se poursuivent et, dans l'intervalle, les opérateurs radio désignés sont obligés et tenus de remplir les fonctions prescrites.

**Le président:** Monsieur McLeish.

**M. W. M. McLeish (administrateur, Administration canadienne des transports aériens):** Monsieur le président, le Ministre a très bien répondu à la question, à mon avis, il n'y a rien à ajouter, sauf que pendant l'interruption des services par les opérateurs radio, toutes sortes d'allégations ont été faites. Des membres de ce groupe ont prétendu que les normes de sécurité n'avaient pas été respectées. Chacune de ces plaintes a été portée à notre attention. Après enquête, nous n'avons pu trouver de preuves à l'appui d'aucune de ces allégations.

Si vous voulez bien me fournir votre source de renseignements, je veux bien faire enquête là-dessus également.

**M. Fulton:** Eh bien, je suis sûr de ce que j'avance parce que j'ai vérifié cela auprès de plus d'une personne à l'aéroport Terrace. Il n'y avait pas de communications radio sol-air.

**M. McLeish:** Cela ne veut pas forcément dire que le pilote prenait des risques. Il est fort possible que des opérations autres que radio se fassent dans les aéroports non contrôlés et les transporteurs eux-mêmes prennent des dispositions d'urgence grâce à leurs techniques de surveillance des vols. Ils se servent de leurs propres radios pour surveiller les vols. Ils fournissent des bulletins météorologiques aux pilotes, ils leur transmettent les données altimétriques fournies par les autres avions qui se sont trouvés dans la même zone dans un délai raisonnable.

Un certain nombre de possibilités s'offrent donc aux grandes compagnies aériennes, qui ne manquent pas d'y avoir recours.

**M. Fulton:** Très bien. A propos du même aéroport, monsieur le ministre, je vous ai envoyé, il y a une dizaine de jours, une lettre au sujet d'une situation dans laquelle s'est trouvé le docteur Paul Woolacott. Ce médecin qui a pratiqué 25 ans à Kitimat était sur le même vol de CP Air, pas le même avion que le mien, mais le même itinéraire, et son avion est arrivé à l'aéroport tard dans la nuit, à 11 heures, du soir. Tout d'abord, l'avion a survolé l'aéroport de Terrace puis s'est dirigé vers l'aéroport de Prince-Rupert. Il est ensuite revenu et il a essayé trois fois d'atterrir à l'aéroport, il a fait un dernier tour et il a fini par atterrir.

[Text]

Dr. Woollacott immediately contacted me and informed me that on getting off the aircraft, he spoke with numerous personnel around the airport and discovered that the reason for the numerous passes and the difficulty in landing was in relation to the fact that the runway lights had never been turned on.

I do not question the intent of the pilot in a situation like that. Obviously, he was in a difficult situation. He wanted to land and without proper lighting—that airport is one of the most dangerous in Northern British Columbia to begin with.

I do not know whether that is a common situation but I did contact you because in 25 years of flying, Dr. Woollacott said that it was one of the most dangerous situations, certainly, he had ever been in. He had feared for his life and for the life of his family on the aircraft.

**The Chairman:** Your last question, Mr. Fulton.

**Mr. Fulton:** All right.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Fulton, all I can say to you at this point in time is that that matter will be looked into and I will respond. As Mr. McLeish indicated earlier, any such incidents that are brought to our attention we will certainly clearly investigate and get an answer back to you.

Many of the allegations have been unfounded but we, I can assure you, investigate each and every one that is reported to us.

**Mr. Fulton:** All right. One final question, Mr. Minister, in relation to ELT's. I think we all know that there is a difficulty with the previous ELT's in terms of technical malfunctioning and other things.

I am just wondering, in relation to the enormous number of crashes, for example in British Columbia since we are talking about it right now—almost 100 this year—just exactly what the plan is by Transport Canada. I recognize that there is a directive out right now but that it is not being enforced.

I think we all know the dramatic lack of search and rescue equipment on the whole north coast of British Columbia. I think the Minister has a copy of the report done by Mr. Skelly. There is a real need, when you have a limited amount of search and rescue equipment, to be able to locate the aircraft quite quickly because in many cases there are people on board who are hurt but who certainly, with proper hospitalization and care, could survive a crash. I wonder if there is some intent to enforce the directive your ministry has out at this time.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Fulton, I certainly share your views and want to assure you the department, together with industry, is working very eagerly at the development of a suitable battery which would serve the needs of Canadian operations. I understand there have been some difficulties. I would like to ask Mr. McLeish to bring us up to

[Translation]

Le docteur Woollacott s'est immédiatement adressé à moi pour me dire que lorsqu'il a débarqué de l'avion, il s'est entretenu avec plusieurs employés de l'aéroport et il a découvert que si l'avion avait été obligé de survoler l'aéroport plusieurs fois et avait eu de la difficulté à atterrir, c'était parce que les balises de la piste d'atterrissage n'avaient jamais été allumées.

Dans une telle situation, je ne mets pas en doute la sagesse du pilote. Manifestement, la situation était délicate. Il voulait atterrir mais sans éclairage suffisant... cet aéroport est de toute façon l'un des plus dangereux du nord de la Colombie-Britannique.

J'ignore si cette situation est courante, mais je vous l'ai signalée parce que le docteur Woollacott, qui prend l'avion depuis 25 ans, m'a dit que c'était l'une des situations les plus dangereuses dans lesquelles il s'était jamais trouvé. Il a craint pour sa vie et celle des membres de sa famille qui se trouvaient à bord de l'avion.

**Le président:** Votre dernière question, monsieur Fulton.

**M. Fulton:** Très bien.

**M. Mazankowski:** Monsieur Fulton, tout ce que je peux vous promettre pour le moment, c'est que cette question sera étudiée et que je vous répondrai. Comme M. McLeish l'a dit tantôt, tous les incidents de ce genre qui sont portés à notre attention feront certainement l'objet d'une enquête et vous recevrez une réponse.

Beaucoup de plaintes ne sont pas fondées, mais je peux vous assurer que nous faisons enquête sur chacune de celles qui nous sont adressées.

**M. Fulton:** Très bien. Une dernière question, monsieur le ministre, au sujet des transmetteurs de repérage d'urgence. Nous savons tous que les anciens transmetteurs présentaient des problèmes techniques et autres.

Étant donné le nombre effarant d'écrasements d'avions, par exemple en Colombie-Britannique puisque nous en parlons maintenant, il y en a eu près de 100 cette année, quelles sont les intentions de Transports Canada? Je sais qu'une directive a été émise à ce sujet, mais elle n'est pas appliquée.

Nous sommes tous au courant de la pénurie grave d'équipement de recherche et de sauvetage sur la côte nord de la Colombie-Britannique. Je crois bien que le Ministre a un exemplaire du rapport de M. Skelly. Lorsque l'équipement de recherche et de sauvetage disponible est limité, il est nécessaire de pouvoir situer rapidement les avions car, bien souvent, il y a des blessés à bord qui auraient de bonnes chances de survivre grâce à des soins médicaux et à une prompt hospitalisation. Je voudrais bien savoir si le ministère compte mettre en application la directive qu'il a émise.

• 1010

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, monsieur Fulton, je suis tout à fait d'accord avec vous et je puis vous assurer que le ministère travaille en étroite collaboration avec l'industrie à la mise au point d'une batterie qui pourrait répondre aux besoins canadiens. Je sais qu'il y a eu des problèmes. Je vais



*[Texte]*

date on the current status of that and perhaps to comment on the matter of the directive as well.

**Mr. McLeish:** There is really no reason why an operator should not have an ELT with the substitute batteries in it today. The question of enforcement is an absolutely impossible task. There are some 19,000 small aircraft in the country which are supposed to be equipped with ELT's in accordance with the order. All the guidelines and directives were put out subsequent to the problem with the lithium batteries to revert to other types of batteries which give less performance but which will nevertheless provide a transmission for a short period of time and aid in location by search and rescue aircraft.

As we come across aircraft without ELTs on our inspections, we advise the operator he is not in compliance. I pick up the theme the Minister used in reference to your previous questions: it is really up to the owner and operator of the aircraft, and the pilot. He is responsible. If the ELT is not functioning and he has embarked on a flight plan where he needs the ELT, then I am sorry to say he is not compliant with the law. It is his responsibility. Those who fly without them are showing a lack of responsibility.

On when do we expect to have the lithium battery cells, we are pursuing that with the assistance of Industry, Trade and Commerce and the National Research Council, with industry, to attempt to speed up the whole process of acquiring reliable lithium cells so we can have the winter performance we require in this country. No stone is being left unturned.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Fulton.

Mr. McDermid.

**Mr. McDermid:** Thank you, Mr. Chairman.

I would first of all like to put on record, Mr. Minister, a sincere thanks to the staff at Toronto International—the Toronto Centre—and especially to Walter Morris, who was the Chief there and who, as you are aware, was killed three weeks ago in a private accident. Walter was most co-operative with me, and I know with any other member who was interested in Toronto International Airport; a good friend to many of us. He was a dedicated civil servant. I just want the record to show, Mr. Chairman, that we will miss Walter in our area. Our sympathies go to his family.

The first thing I would like to ask—and probably through you, Mr. Minister, to Mr. McLeish—has a study ever been done on the economic importance of an airport to an area? My particular constituency is Brampton-Georgetown, as you are aware, and the location of the airport, of course, is very important to our industrial base. I wonder if anybody within your department—or if you are aware of any study taking a look at the economic impact of an international airport.

*[Traduction]*

demander à M. McLeish de nous faire part de l'état de la situation et de nous parler aussi de la directive.

**M. McLeish:** Il n'y a pas de raison aujourd'hui pour qu'un pilote n'ait pas de transmetteur de repérage d'urgence muni de batteries de rechange. Il est absolument impossible de faire respecter la directive. Il y a environ 19,000 petits avions au pays, qui sont censés être munis de transmetteurs de repérage d'urgence conformément au décret. Toutes les directives et instructions ont été émises à la suite des problèmes qu'on a connus avec les batteries au lithium, pour encourager l'utilisation d'autres genres de batteries qui sont moins durables mais qui permettent la transmission pendant une courte période et aident les avions de recherche et de sauvetage à localiser les avions en détresse.

Lorsque nous découvrons, au cours de nos inspections, un avion qui n'est pas muni de transmetteur de repérage, nous informons le propriétaire qu'il contrevient au règlement. Pour reprendre les propos du ministre au sujet de vos autres questions, il incombe au propriétaire ou pilote de l'avion de suivre ce règlement. C'est lui qui est responsable. Si le transmetteur d'urgence ne fonctionne pas et que le pilote s'engage dans un plan de vol où le transmetteur est nécessaire, tant pis pour lui, mais il enfreint la loi. Il est responsable. Ceux qui volent sans ces transmetteurs font preuve de manque du sens de la responsabilité.

Quant à savoir quand les batteries de piles au lithium seront mises en service, nous collaborons avec le ministère de l'Industrie et du Commerce et le Conseil national de la recherche ainsi qu'avec l'industrie pour accélérer si possible la mise au point de piles au lithium sûres qui permettront aux batteries de fonctionner dans les dures conditions de notre hiver. Nous ne négligeons aucune possibilité.

**Le président:** Merci, monsieur Fulton.

Monsieur McDermid.

**M. McDermid:** Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, je voudrais faire consigner, monsieur le ministre, mes chaleureux remerciements au personnel de l'aéroport international de Toronto—le nœud de Toronto—et en particulier à M. Walter Morris, son directeur, qui comme vous le savez, a péri dans un accident d'avion privé il y a trois semaines. M. Morris m'a prodigué toute l'aide dont j'avais besoin, ainsi qu'à tous les autres députés qui s'intéressent à l'aéroport international de Toronto; c'était un vrai ami pour beaucoup d'entre nous et un fonctionnaire dévoué. Je tiens à faire consigner au compte rendu, monsieur le président, que M. Morris nous manquera dans notre région. Nous offrons nos sincères condoléances à sa famille.

La première chose que je voudrais demander, par votre intermédiaire, monsieur le ministre, à M. McLeish est la suivante: le ministère a-t-il fait une étude sur l'incidence économique d'un aéroport dans une région donnée? Ma circonscription est celle de Brampton-Georgetown, vous le savez bien, et la présence de l'aéroport est évidemment fort importante pour notre base industrielle. Je voudrais bien savoir si votre ministère ou un autre service a fait une étude, à votre

[Text]

**Mr. McLeish:** Mr. Chairman, yes, we have conducted studies at specific sites in conjunction with a site master plan. Such a study was conducted about two years ago at Ottawa International and at Winnipeg International. I am not aware of a recent study at Toronto. Studies along those lines were done almost ten years ago in connection with the planning at that time as to whether or not there should be expansion at Toronto International or there should be a new site. I would be quite prepared, though, to see what would be involved in updating such a study, if that is your wish.

• 1015

**Mr. McDermid:** Okay, I would find that most interesting. In Brampton and Georgetown, of course, and especially in Brampton, there is great interest in the international airport, and the fourth runway has always been a very contentious issue. I know you have had representation, I know the Minister has had representation, from the municipality on it.

There are some who would like to see the Toronto International move. This of course would be disastrous to our area on an economic basis. I just wanted to have a study to back up some of the remarks that I have been making. Actually, you can take that any way you want it.

I would like to talk about the third terminal for just a moment. I have always supported the improving of the ground facilities at Toronto International, including terminal facilities. I have discussed this matter with a number of people from the airport, and with pilots, with our particular staff at Toronto Centre, and with airport staff. One thing that came through loud and clear is that a third terminal maybe should be located on the other side of the airport, off Dixie Road, rather than congesting an area which is now heavily congested for Terminals 1 and 2. Has that ever been looked at, in your studies?

**Mr. Mazankowski:** Mr. McLeish.

**Mr. McLeish:** Mr. Chairman, the question of where to put additional terminals has been looked at on numerous occasions. The proposed site for the third terminal, for which the feasibility study has recently been completed, was a choice that was agreed to fully by the Province of Ontario, which of course has the responsibility for the roads and services leading up to the airport boundary, and it was felt by our own department, as well as the staff at Toronto International, to be the most practical location for a third terminal at this time. If we were to put a terminal on the west side it apparently would require extensive road work by Ontario, and Ontario feels that the whole area really should be frozen the way it is, and that they do not wish to embark further on it.

So, to summarize, I believe that the intended site is one that would be a good compromise for all the concerns of the province and ourselves, and I believe ultimately will not have the congestion that it may appear on the surface to have the potential for.

[Translation]

connaissance, sur l'incidence économique d'un aéroport international.

**M. McLeish:** Monsieur le président, oui, nous avons fait des études sur des sites choisis lors de l'établissement d'un plan d'ensemble. Une étude de ce genre a été faite il y a environ deux ans à l'aéroport international d'Ottawa et à l'aéroport international de Winnipeg. Pour autant que je sache, aucune étude n'a été faite récemment à Toronto. Des études de ce genre ont été faites il y a une dizaine d'années, alors qu'on s'est demandé s'il fallait agrandir l'aéroport international de Toronto ou s'il valait mieux en construire un autre. Je veux bien, cependant, voir s'il est possible de remettre à jour cette étude, si vous le souhaitez.

**M. McDermid:** Très bien, ce sera très intéressant. A Brampton et à Georgetown, mais surtout à Brampton, on s'intéresse beaucoup à l'aéroport international et la question de la quatrième piste d'atterrissage a suscité beaucoup de polémiques. Je sais que la municipalité a fait des démarches auprès du ministre à ce sujet.

Certains voudraient que l'aéroport international de Toronto soit démenagé. Bien entendu, cela serait désastreux pour l'économie de notre région. Je voudrais bien avoir une étude pour confirmer certaines de mes observations. En fait, vous pouvez interpréter cela comme vous le voulez.

Je vais parler un peu de la troisième aérogare. J'ai toujours été favorable à l'amélioration des installations au sol de l'aéroport international de Toronto, y compris des aérogares. J'en ai parlé avec des employés de l'aéroport, des pilotes et des employés de l'aérogare centrale de Toronto. Tous semblent souhaiter que la troisième aérogare soit située de l'autre côté de l'aéroport, près de Dixie Road, pour éviter d'aggraver les embouteillages déjà causés par les aérogares 1 et 2. Dans ces études, a-t-on envisagé cette possibilité?

**M. Mazankowski:** Monsieur McLeish.

**M. McLeish:** Monsieur le président, la question du choix de l'emplacement de l'aérogare a été étudiée à plusieurs reprises. Le choix de l'emplacement de la troisième aérogare, dont l'étude de faisabilité vient d'être terminée, a été approuvé sans réserve par la province d'Ontario, dont relèvent les voies d'accès et de service aux limites de l'aéroport et notre ministère, tout comme le personnel de l'aéroport international de Toronto, a jugé que c'était le site qui convenait le mieux pour la construction de cette troisième aérogare. Si nous construisions cette aérogare du côté ouest, il faudrait sans doute que l'Ontario construise de nombreuses voies d'accès, alors que cette province considère qu'il faut suspendre tous les travaux dans cette région pour le moment et ne veut pas engager de nouvelles dépenses.

Bref, je crois que le site proposé constitue un bon compromis pour la province et pour nous-mêmes et qu'on pourra éviter les embouteillages que certains craignaient.



[Texte]

**Mr. McDermid:** When a third terminal, or whatever, is built, would Terminal 1 then be closed down for renovations to bring it more up to date? I know that renovations are going on in there all the time, but it really is an unsatisfactory situation in terminal one. The waiting bays, et cetera, just were not built for the large aircraft of today, and although they have knocked out walls, et cetera, et cetera, it still is a relatively uncomfortable type of operation, although the circular layout is not bad. It is an uncomfortable situation. Would you transfer your operations to the new terminal until you updated Terminal 1? Is that in the making?

**Mr. McLeish:** Mr. Chairman, I do not believe that we would be able to resolve the problem as easily as that, because at the present time, while we have had discussions with the carriers as to precisely what purpose the third terminal would serve, the general consensus appears to be that it should not be dedicated to any specific group of aircraft and that we should make the maximum use of all three terminals to accommodate the peak periods and peak days.

• 1020

I agree with you that there will be work going on, in the way of building modification, for years ahead in Terminal 1. We have a major task to cope with the air conditioning, with the improvement of pre-clearance and so on—many things; and some of these are going ahead on a progressive basis.

I would think that with regard to the third terminal's coming on line, the soonest that that could happen, based on the lead time to get the approvals, to get the design done and so on, we are looking at something that is at least three years away; but we would have accomplished many of the desired modifications in Terminal 1 by that time and certainly, if the opportunities afforded us, due to the possible general use of Terminal 3, then we could look at the possibility of curtailing the use of Terminal 1 for certain types of large-bodied aircraft which would help us speed up the whole process, if it were still needed at that time.

**The Chairman:** Your last question, Mr. McDermid.

**Mr. McDermid:** One final question, and I do not want to get into any great detail on this because I do understand the ramifications of the new radar set-up in Caledon and the problems that have been experienced there, but there is a misconception in our area that because you are operating on an experimental basis with the antenna in Caledon and have had problems on the experimental basis, that the radar protection in Toronto Centre is not adequate. I would like you to just explain briefly the radar protection in Toronto Centre and whether, in fact, it is adequate for safety purposes.

**Mr. McLeish:** Mr. Chairman, the question of the radar is one that we have been attempting to resolve for some time.

The radar, during certain climatic conditions, has cluttered, which makes it difficult for the controllers to obtain the resolution with respect to aircraft targets, and the controllers have got procedures spelled out in their manual of operations

[Traduction]

**M. McDermid:** Lorsque la troisième aérogare sera construite, fermera-t-on la première pour la remettre en état et la moderniser? Je sais que des rénovations sont en cours, mais cette aérogare n'est vraiment pas à la hauteur de la situation. Les salles d'attente et les autres installations n'ont pas été prévues pour les grands avions d'aujourd'hui et même si on a abattu des murs et fait d'autres travaux, cette aérogare n'est toujours pas très confortable, même si la disposition circulaire n'est pas mal pensée du tout. Cette aérogare n'est pas confortable. Transféreriez-vous vos services dans la nouvelle aérogare jusqu'à ce que l'aérogare numéro 1 soit modernisée? Est-ce bien ce qu'on prévoit?

**M. McLeish:** Monsieur le président, je ne crois pas que la solution soit aussi simple, parce qu'à l'heure actuelle, même si nous avons discuté avec les transporteurs de l'utilisation éventuelle de la troisième aérogare, tous semblent s'entendre pour dire que cette aérogare ne devrait pas être réservée à certains types d'avions et que nous devrions utiliser les trois aérogares au maximum pour faire face à la demande lors des périodes et des jours de pointe.

Je suis d'accord avec vous, les travaux de transformation de l'aérogare 1 vont prendre des années. La climatisation pose de gros problèmes ainsi que l'amélioration du contrôle sécuritaire, etc. Cela se fait progressivement.

Pour ce qui est de la troisième aérogare, on ne peut l'espérer, sachant le temps qu'il faut déjà pour obtenir les approbations voulues, les dessins, etc., avant trois ans; mais d'ici là bien des transformations nécessaires auront été apportées à l'aérogare 1 et si c'était possible, étant donné l'utilisation éventuelle de l'aérogare 3, nous pourrions envisager de moins utiliser l'aérogare 1 pour certains types de gros avions, ce qui nous permettrait d'accélérer tout le processus.

**Le président:** C'est votre dernière question, monsieur McDermid.

**M. McDermid:** D'accord, et je ne voudrais pas entrer dans trop de détails là-dessus car je comprends les ramifications des nouvelles installations radar à Caledon et les problèmes qu'on y a rencontrés, mais l'on semble croire dans notre rayon que puisque vous effectuez là des expériences sur l'antenne de Caledon, la protection radar au centre de Toronto laisse à désirer. Je voudrais simplement que vous expliquiez brièvement si en fait la protection radar au centre de Toronto suffit à la sécurité.

**M. McLeish:** Monsieur le président, la question des radars nous occupe depuis déjà un certain temps.

Il est arrivé en effet que le radar se soit brouillé suite à certains facteurs météorologiques, ce qui gênait le contrôleur dans l'établissement des positions des avions. Les contrôleurs ont dans leur guide des méthodes qu'ils connaissent bien et

*[Text]*

which they are well acquainted with and which they use whenever it is necessary to change the flow control of aircraft approaching Toronto. This poses extra work for controllers but while it does not really make it a less safe operation, it does affect the reliability of service.

The new radar, which we expect will improve the images provided to the controllers during inclement conditions, has had problems coming on line. I am not, at this moment, up to date on the debugging of that system but I can get the answer for you and provide it to your office at the first opportunity.

**Mr. McDermid:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. McDermid.

Mr. Deniger.

**Mr. Deniger:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, let us talk about car rental policy.

The 1976 policy of Transport Canada had three categories of companies that could bid and could occupy airports: open, domestic and local. Why have you found it necessary to change the "domestic" definition in your October 1979 policy?

**Mr. Mazankowski:** First of all, we have continued the three categories, domestic, open and local. We have modified the definition of a domestic operator and we did so to bring it in line with other existing definitions that appear in other statutes and legislative forms within the Government of Canada. We felt that it was somewhat inconsistent to attempt to define a domestic operator on the basis of a symbol or a trademark, which there was no precedent for in any other area. So we chose to use a Canadian definition which is consistent with the Foreign Investment Review Act, with the Income Tax Act, with the Bank Act, and even with respect to the air carrier regulations, the definition having regard to the ownership . . .

• 1025

**Mr. Deniger:** If I may interject, Mr. Chairman. Trademark was not the key to the domestic classification. Indeed, as mentioned in your own press release,—by the way, the term does not exist anymore in your policy—domestic was open to parties who conducted at least 50 per cent of their total volume of business under a particular name and style in Canada. That gave a distinct advantage to Canadian companies. Your policy basically opens it up so that companies like Hertz, Avis, Budget, Thrifty, Dollar, which are American companies, notwithstanding who might own the franchise, can now bid at airports and remove Canadian-owned companies, Canadian operated companies. Now I can understand, Mr. Minister, that you want to be consistent in the definition of Canadian with other legislation, but this is not legislation; these are regulations and they apply to one basic very local, very identified aspect—counters at airports. Now, is it not your belief that by basically eroding or taking away even the term "domestic", foreign car rental systems will basically beat out Canadian companies?

*[Translation]*

qu'ils utilisent dès que nécessaire pour modifier les éléments de contrôle des avions s'approchant de Toronto. Cela leur donne plus de travail mais cela ne nuit pas à la sécurité, c'est moins fiable, voilà tout.

Le nouveau radar qui, nous l'espérons, donnera de meilleures images aux contrôleurs quand les conditions climatiques sont mauvaises, semble poser quelques problèmes au départ. Je ne sais pas exactement quelle est la situation aujourd'hui mais, si vous voulez je pourrais communiquer ces renseignements sans délai à votre bureau.

**M. McDermid:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci bien, monsieur McDermid.

Monsieur Deniger.

**M. Deniger:** Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, parlons maintenant de location de voitures.

La politique de Transports Canada en 1976 comportait trois catégories de sociétés qui pouvaient soumissionner pour s'installer dans les aéroports: ouverte, nationale et locale. Pourquoi avez-vous jugé nécessaire de changer la définition «nationale» dans votre politique d'octobre 1979?

**M. Mazankowski:** Tout d'abord, nous avons retenu les trois catégories, nationale, ouverte et locale. Si nous avons modifié la définition de la catégorie nationale, c'est pour qu'elle corresponde mieux aux définitions contenues dans d'autres lois et règlements du Gouvernement canadien. Nous avons estimé qu'il était un peu illogique d'essayer de définir une compagnie nationale en fonction d'un symbole ou d'une marque, alors qu'il n'y avait de précédent dans aucun autre domaine. Nous avons donc choisi d'utiliser une définition canadienne uniforme à celle de la Loi sur l'examen de l'investissement étranger, la Loi de l'impôt sur le revenu, la Loi sur les banques, et même les règlements relatifs aux transporteurs aériens; cette définition a trait au propriétaire . . .

**M. Deniger:** Monsieur le président, excusez-moi, mais je dois intervenir. La classification nationale ne dépendait pas de la marque déposée. Par contre, quand vous avez dit dans votre communiqué de presse—et je tiens à souligner en passant que le mot «national» n'existe plus dans votre politique—la classification nationale comprenait les sociétés qui faisaient au moins 50 p. 100 de leur chiffre d'affaires sous un nom et un style particuliers au Canada. De cette façon, les sociétés canadiennes avaient un net avantage. Votre nouvelle politique permet aux sociétés comme par exemple Hertz, Avis, Budget, Thrifty, et Dollar, des sociétés américaines, indépendamment de la citoyenneté du propriétaire de la concession, de soumissionner maintenant aux aéroports et remplacer des sociétés appartenant à des canadiens, des entreprises exploitées par les Canadiens. Je comprends, monsieur le ministre, que vous voulez que votre définition de ce qui est canadien soit conforme aux autres lois, mais il ne s'agit pas ici d'une loi; il s'agit d'un règlement qui s'applique à un aspect fondamental très précis et très bien identifié: les comptoirs aux aéroports. Or, ne croyez-vous pas qu'en limitant et même en éliminant le mot «national» les



[Texte]

**Mr. Mazankowski:** Mr. Deniger, surely you are not suggesting that any enterprise that is associated with a franchise, but a franchise of another country, should be considered as not Canadian? Surely every automobile dealer and Kentucky Fried Chicken outlet would be considered as non-Canadian.

**Mr. Deniger:** I am glad you raised that because that is not a good example; my father also was a car dealer, and there is a big difference. Let me give you the difference if you are interested. First of all in the car business there is no Canadian competition; they are all American or they are Japanese. But in this instance, for example, when you are comparing American car rental companies like Avis, Hertz and Budget, the logo, the trademark is something which the foreign person, who flies into Canada is more familiar with, so right away they are in a better competitive position to cater to 100 per cent of the market at airports, while the Canadian companies can only cater to 70 per cent.

Also, foreign competitors will basically eliminate their domestic competition. Very often, even in Canada, multinationals have no other choice because they get directives from their head office in New York or Los Angeles, Houston or Texas, wherever to deal with Avis, Budget or whatever. So I just simply cannot accept your policy; also I cannot accept the fact that you waited so long to put into effect. Two months before the new policy has come together you do not really give a chance to Canadian companies to really go back to you and present their case.

When you sought advice this summer from the car rental industry, the Canadian companies did not talk about the definition of "domestic" because if there is something they agreed with in the old policy, it was precisely that. I cannot understand really why you did that. Are you willing at least—because it would appear now that it is too late, I think; they have to present their tenders by November 23—to consider if indeed a Canadian company wins, mind you, now that Dollar and Thrifty are in and the way you have your definition, Budget, Avis, Hertz, Dollar, Thrifty will all be considered Canadians—but indeed if Tilden or Holiday or Host, a truly Canadian company gets it, are you willing to consider giving them first counter choice at the airports?

**Mr. Mazankowski:** Well the policy has been established. The member criticizes me for taking so long in developing the policy; one of the reasons it took me so long is the fact that I consulted with all components of the car rental industry and, after due consideration of all the facts and the representations that were made thereto, I have come up with a policy and I think it is a good one. One of the major differences is that the bids will be conducted on an airport by airport basis. We are using a Canadian definition and quite frankly the potential for Canadian operators on each airport is four rather than two

[Traduction]

entreprises étrangères de location de voitures vont éclipser les sociétés canadiennes?

**M. Mazankowski:** Monsieur Deniger, vous ne prétendez sûrement pas que toute entreprise associée à une concession, mais une concession à propriété étrangère, doit être considérée comme non canadienne? Alors, tout concessionnaire d'automobile ou toute Villa du poulet Kentucky serait considéré comme non canadien.

**M. Deniger:** Je suis content que vous ayez donné cet exemple parce qu'il n'est pas bon: mon père était concessionnaire d'automobiles aussi, et il y a une grande différence. Permettez-moi de vous souligner la différence, si cela vous intéresse. Premièrement, il n'y a pas de concurrence canadienne dans l'industrie automobile; il n'y a que des Américains et des Japonais. Mais dans ce cas, par exemple, lorsque vous comparez les sociétés américaines de location de voiture comme Avis, Hertz et Budget, le voyageur étranger venant au Canada en avion connaît mieux leurs marques déposées, leurs noms; ces sociétés sont tout de suite favorisées du point de vue concurrence pour des servir 100 p. 100 du marché aux aéroports, tandis que les sociétés canadiennes ne peuvent en desservir que 70 p. 100.

Ainsi, les concurrents étrangers éliminent presque leur concurrence canadienne. Il arrive très souvent, même au Canada, que les représentants des multinationaux n'ont aucun choix, puisque leur siège social à New York, Los Angeles, Houston au Texas, et ainsi de suite, leur disent d'utiliser Avis, Budget ou une de ces sociétés. Je ne peux donc pas accepter votre politique; je ne peux également pas accepter le fait que vous ayez attendu si longtemps pour la mettre en vigueur. Deux mois avant l'entrée en vigueur de la nouvelle politique, vous n'avez même pas donné aux sociétés canadiennes la possibilité réelle de venir vous présenter leurs points de vue.

Cet été, quand vous avez demandé des conseils de l'industrie de location de voitures, les sociétés canadiennes n'ont même pas parlé de la définition de «national», puisque dans toute l'ancienne politique, c'était une chose qu'ils acceptaient sans réserve. Je ne comprends réellement pas pourquoi vous ayez fait ces changements. Je crois qu'il est maintenant trop tard, puisqu'ils doivent soumissionner avant le 23 novembre. Mais êtes-vous au moins disposé à accepter que si une société canadienne gagne—et n'oubliez pas qu'il y a maintenant Dollar et Thrifty et d'après votre définition Budget, Avis, Hertz, Dollar et Thrifty seront tous considérés des Canadiens—êtes-vous prêt à accepter la possibilité d'offrir le premier choix des comptoirs aux aéroports à Tilden, Holiday, ou Host, si une de ces sociétés réellement canadiennes gagnent?

**M. Mazankowski:** Eh bien! la politique est en place. Le député me critique d'avoir pris si longtemps à mettre ma politique au point; une des raisons du retard est le simple fait que j'ai consulté tous les éléments de l'industrie de location de voitures, et après une étude de toutes les données et instances qu'on m'a faites à ce sujet, j'ai formulé une politique que je trouve bonne. Une des différences importantes est le fait que les soumissions se feront à chaque aéroport séparément. Nous utilisons une définition de Canadien et, franchement, les exploitants canadiens ont maintenant la possibilité à chaque

*[Text]*

under the old system, because you have three Canadians and one local and I am sure the local one would be a Canadian. So we are in a better position and we are consistent. We are consistent in applying a Canadian definition, not the mickey-mouse kind of definition the honourable member is suggesting.

• 1020

**Mr. Deniger:** I beg to differ, Mr. Minister. First of all, the local car-rental company can not be any other than Canadian because he has to be from that site himself. So it is going to be a Montreal local guy for Montreal; it is going to be a Toronto local person for Toronto; and Calgary, and so on and so forth.

**Mr. Mazankowski:** So you are going to have four Canadians . . .

**Mr. Deniger:** In your definition, you are going to have at least six Canadians, because they are all Canadians: Hertz is Canadian; Budget is Canadian; Avis is Canadian. Your own government policy, Mr. Minister, when you look at the ads, says, shop Canada, shop Canadian; and you are basically doing the exact contrary with your own policy.

I agree fully we should have an airport-by-airport bid. I think that is a good part of your policy. That is positive. But I cannot agree with your changes in the definition.

Have you really thought about this to a point where you might have at, say, Toronto Airport, Hertz, Avis Leasing, Budget, Thrifty, Dial-a-Car, and a local person, and not have Holiday, not have Tilden?

**Mr. Mazankowski:** Are you suggesting the franchise operators of Budget Rent-a-Car are not a Canadian operation? Is that what you are suggesting?

**Mr. Deniger:** I understand what you are saying, Mr. Minister. It will not work. There is a big difference between being the franchisee . . .

**The Chairman:** Your last question.

**Mr. Deniger:** Yes, thank you, Mr. Chairman. There is a big difference between being the owner of a franchise and the franchise itself. Once you incorporate yourself, you become a moral person; and that franchise will give part of its benefits to the Americans, will indeed have to pay a commission to the Americans, will have to file a report to the Americans, will have to do all sorts of stuff which a Tilden franchisee or a Holiday franchisee will not.

I understand, you were a car dealer. So was my father. And I would have objected if—indeed, for car dealerships I would making the same representation. But you are comparing apples and oranges. What we are facing now is one specific thing. It is a policy which applies only to car-rental companies at Canadian airports. You are not being Canadian in this way, and it is going against your own policy.

**Mr. Mazankowski:** Quite frankly, Mr. Chairman, the definition the honourable member seems to be supporting, which

*[Translation]*

aéroport d'avoir quatre comptoirs plutôt que les deux permis sous l'ancien système, étant donné qu'on prévoit trois sociétés canadiennes et une société locale, et je suis sûr et certain que la société locale serait canadienne. Nous sommes donc mieux placés et nous avons respecté l'uniformité. Nous mettons en application une définition canadienne uniforme, et non le genre de définition puérile proposée par l'honorable député.

**M. Deniger:** Je m'inscris en faux, monsieur le ministre. Premièrement, la société locale de location de voitures ne peut être que canadienne étant donné qu'elle doit être de l'endroit. A Montréal il s'agira donc d'un Montréalais, à Toronto, d'un Torontois, et à Calgary, ce sera la même chose, et ainsi de suite.

**M. Mazankowski:** Vous aurez donc quatre Canadiens . . .

**M. Deniger:** D'après votre définition, il y aura au moins six Canadiens, puisque tout le monde est canadien: Hertz est canadien; Budget est canadien; Avis est canadien. D'après votre propre politique gouvernementale, monsieur le ministre, d'après vos propres annonces, il faut acheter au Canada, acheter canadien; par cette politique vous faites exactement le contraire.

Je suis tout à fait d'accord qu'il faut inviter des soumissions pour chaque aéroport séparément. Cet aspect de votre politique me semble très bon. C'est très très positif, mais je ne puis absolument pas approuver votre modification de la définition.

Est-ce que vous avez réellement considéré la possibilité qu'à l'aéroport de Toronto, par exemple, on pourrait se retrouver avec Hertz, Avis, Budget, Thrifty, Dollar et une société locale, sans Holiday ni Tilden?

**M. Mazankowski:** Prétendez-vous que les exploitants des concessions de Budget Rent-a-Car n'ont pas des exploitations canadiennes? Est-ce bien ce que vous prétendez?

**M. Deniger:** Je comprends ce que vous dites, monsieur le ministre, mais cela ne marchera pas. Il y a une grande différence entre un concessionnaire . . .

**Le président:** C'est votre dernière question.

**M. Deniger:** Oui monsieur le président, merci. Il y a une grande différence entre le propriétaire de concession et la concession elle-même. Une fois qu'on se constitue en société, on devient une personne morale; la concession doit donner une part des profits aux Américains, doit même payer une commission aux Américains, doit déposer un rapport chez les Américains, doit faire toutes sortes de choses que le concessionnaire de Tilden ou de Holiday n'est pas obligé de faire.

Je sais que vous étiez concessionnaire d'automobiles. Mon père aussi. Et je me serais opposé si—enfin, j'aurais dit la même chose à propos des concessions d'automobiles. Mais vous êtes en train de comparer des pommes à des oranges. Nous sommes saisis ici d'une chose bien précise. C'est une politique qui s'applique uniquement aux sociétés de location de voitures aux aéroports canadiens. Vous n'agissez pas en bon Canadien, et vous contredites vos propres politiques.

**M. Mazankowski:** En toute franchise, monsieur le président, la définition que semble appuyer l'honorable député, définition



*[Texte]*

was developed by the former administration, would not have worked in this particular location.

**Mr. Deniger:** You admitted it yourself in your own statements, Mr. Minister.

**Mr. Mazankowski:** Well, if he does not want me to answer the question, give him a little more time. He has not made any sense up to this point in time, and I am sure if you give him a little more . . .

**Mr. Deniger:** Your position is undefendable.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Deniger. I will put you down for a second round if there is time.

I wonder if I might have Mr. Lapointe, followed by Mr. Reid.

**M. Lapointe:** Monsieur le président, je trouve quelque peu étonnant d'entendre le ministre dire que nos questions n'ont aucun sens lorsque nous tentons d'obtenir des renseignements. Probablement qu'au cours des consultations que le ministre a eues avec les compagnies d'automobiles, et les aéroports, il a oublié de consulter Tilden et d'autres compagnies canadiennes.

Mais j'aimerais plus particulièrement, monsieur le président, poser des questions au sujet de Nordair, dont la situation semble devenir de plus en plus confuse. Au mois d'août, le ministre annonçait avec grand fracas qu'il prendrait une décision très rapidement et qu'à la fin de septembre toute cette question serait réglée pour le plus grand bien des Canadiens. On est maintenant au milieu de novembre et on ne sait pas encore si la décision sera prise avant la fin de l'année. Alors, j'aimerais que le ministre fasse un tour d'horizon de cette question-là. Pour autant que je puisse analyser les informations qui nous parviennent par la voie des journaux, il semble à l'heure actuelle qu'il y a quatre groupes intéressés à acheter Nordair, à savoir le groupe Lizotte, Gagnon & Caisse d'entraide, Makivik, y compris d'autres compagnies d'Ottawa; il y a le groupe Hamel de Québecair associé aux Caisses populaires et le groupe Great Lakes Airlines associé à Laidlaw. Finalement une nouvelle offre est parvenue, je crois, hier ou avant-hier au bureau du ministre, celle de EPA associé à Algoma Central Railways de Sault-Ste-Marie, et un groupe d'hommes d'affaires du Québec. Alors, j'aimerais savoir si ce sont les seuls acheteurs potentiels à l'heure actuelle et si le ministre entend, à un moment donné, utiliser son autorité pour qu'on ait dans l'Est du Canada un transporteur régional qui puisse faire une concurrence à peu près équivalente à celle des transporteurs nationaux, afin de permettre une certaine rationalisation des vols dans l'Est du Canada, à savoir l'Ontario, le Québec et les provinces Maritimes. Est-ce que le ministre est convaincu de la nécessité d'un transporteur régional de l'Est important? Ma crainte, monsieur le ministre, étant donné ce grand nombre de clients potentiels ou d'acheteurs potentiels, est qu'on se retrouve dans quelques années avec ce que souhaite, je pense, et le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'Ontario, c'est-à-dire avec un Air Québec, un Air Ontario et un Air Maritimes ou quelque chose du genre. Je pense qu'il serait extrêmement dommageable, pour les utilisateurs et pour les financiers qui s'engageraient dans une telle aventure, de faire encore éclore les lignes aériennes plutôt que de les rassembler. Est-ce que le ministre va utiliser son autorité

*[Traduction]*

mise au point par l'ancienne administration, n'aurait pas fonctionné dans ce contexte-ci.

**M. Deniger:** Monsieur le ministre, vous l'avez avoué vous-même dans vos propres déclarations.

**M. Mazankowski:** Ma foi, s'il ne veut pas que je réponde à sa question, donnez-lui un peu plus de temps. Tous ses propos, jusqu'à présent, n'ont aucun sens, et je suis sûr que si vous lui laissez un peu plus de . . .

**M. Deniger:** Vous ne pouvez défendre votre position.

**Le président:** Merci, monsieur Deniger. Je vous inscrirai pour le deuxième tour s'il nous reste assez de temps.

Je donne maintenant la parole à M. Lapointe, puis à M. Reid.

**Mr. Lapointe:** Mr. Chairman, I am a little surprised to hear the Minister say that our questions do not make sense when we are merely trying to obtain information. No doubt in his consultations with car rental companies and airports, the Minister forgot to consult Tilden and the other Canadian companies.

But, Mr. Chairman, I would rather ask questions about Nordair, whose situation seems to be becoming more and more confused. In August, the Minister announced with great fanfare that he would make a decision in the near future, and that by the end of September the whole question would be resolved to the best advantage of Canadians. Here we are now in the middle of November and we still do not know if the decision will be made for end of the year. So I would like the Minister to give us a quick run-through of that issue. As far as I can tell from what we read in the newspapers, it seems that there are now four groups interested in buying Nordair: first, the Lizotte, Gagnon and Caisse d'entraide, Makivik group which includes other Ottawa companies; the Hamel Québecair group, associated with the Caisses populaires; and the Great Lakes Airlines group, associated with Laidlaw. Finally, I believe a new offer was received by the Minister's office yesterday or the day before from the EPA, associated with the Algoma Central Railways of Sault-Ste-Marie and a group of businessmen from Quebec City. I would like to know if these are the only potential buyers at the present time and whether the Minister intends at some point to use his authority so that we in eastern Canada will have a regional carrier capable of competing on an even footing with the national carriers, thus allowing a certain rationalization of flights in eastern Canada, that is in Ontario, Quebec, and the Maritime Provinces. Is the Minister convinced of the necessity of a regional carrier for the East, which is important? Given the numerous potential customers or potential buyers, I am afraid, Mr. Minister, that in a few years we are going to end up with what I think both the governments of Quebec and Ontario want, that is an Air Quebec, an Air Ontario and an Air Maritimes, or something like that. I think it would be extremely prejudicial to both the users and those financing this type of venture if the airlines were split up even more instead of brought together. Is the Minister going to use his authority to bring all of these people together at the same table and tell them; "Listen, I am the Minister of Transport for Canada, and either you agree or else I am going to keep that company within Air Canada."?

[Text]

pour asseoir tous ces gens-là à la même table et leur dire: «Écoutez, je suis le ministre des Transports du Canada et vous allez vous entendre ou bien je vais la garder au sein d'Air Canada, cette compagnie-là.»?

• 1035

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Lapointe, I do regret that I was unable to fulfil my commitment to come up with a decision by the end of September. One of the reasons I was unable to do so is that the proposals in my hands at the time I assumed the ministry were under evaluation, and a number of the groups that were involved wanted to submit modifications and amendments to their original proposals. I proceeded to entertain those modifications, and those who did not solicit that opportunity are being informed that we are entertaining modifications of the original proposals from some, thus giving all interested parties the same opportunity. We put a deadline of, I believe, October 12 or 15 to have those submissions made. That is including the one that appears in the press this morning. We have since, Mr. Lapointe, been evaluating the proposals and the submissions with my departmental officials, and I hope I will be in a position within the next week to 10 days to bring a recommendation to Cabinet.

I have to say that there are more than the four to which you alluded. I think Mr. Lapointe will appreciate that I do not want to elaborate on the details of each respective proposal. Suffice it to say that a number of considerations will have to be taken into account: the matter of financial and managerial integrity; the matter of financial and managerial integrity; the matter of ensuring that the services now provided, particularly to the isolated areas, continue to be provided. We would hope there would be some reasonable equity of investment to reflect the area in which Nordair operates. I am not looking at the privatization of Nordair as a panacea for rationalizing the regional air carriers. I agree with the hon. member; I would think it would be less than desirable to end up with an Air Quebec, an Air Ontario and an Air Maritimes. I can certainly support that and I can assure him that we are not supporting any move to see that it happens.

The former government, Mr. Chairman, indicated that a decision on the future of Nordair would be taken by November of 1979. I am not sure whether I can have this matter resolved within that time frame but I can assure the hon. member and other members of the Committee that we are actively working on it. I realize and appreciate the sensitivity of this, and I welcome any positive advice or wisdom from members of this Committee, and from other members of Parliament. I think it is important from the standpoint of the future of regional air service in this country, it is important from the standpoint of preserving the integrity of Nordair, it is important from the standpoint of providing some reasonable assurance to the employees of Nordair, who, I am sure, have been cast in a state of apprehension and anxiety over what the future of their particular airline holds.

[Translation]

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, monsieur Lapointe, je regrette infiniment de n'avoir pu tenir ma promesse de prendre une décision pour la fin du mois de septembre. Une des choses qui m'a empêché de ce faire, c'est que les soumissions reçues au moment où je suis entré en fonctions au ministère étaient à l'étude, et plusieurs des groupes en question voulaient présenter des modifications et des retouches à leurs soumissions originales. J'ai offert de discuter ces modifications, et nous informons maintenant ceux qui n'ont pas cru bon de profiter de cette occasion que nous étudions maintenant des modifications aux soumissions originales de la part de certains soumissionnaires, et que toutes les parties intéressées peuvent profiter de la même occasion. Je crois que nous avons fixé un échéancier du 12 au 15 octobre pour ces soumissions, y compris la soumission mentionnée ce matin dans les journaux. Depuis, monsieur Lapointe, nous nous sommes mis à l'étude des soumissions avec les hauts fonctionnaires de mon ministère, et j'espère être en mesure, d'ici une huitaine ou une dizaine de jours, de faire une recommandation au Cabinet.

Je dois ajouter qu'il y a plus que les quatre soumissions dont vous avez parlé. Je crois que M. Lapointe comprendra que je ne veux pas donner les détails de chaque soumission. Qu'il suffise de dire qu'il faudra tenir compte de maints facteurs: la question de l'intégrité du point de vue finance et gestion; la question d'assurer que les services fournis maintenant surtout aux régions éloignées, continuent à être offerts. Nous espérons qu'il y aura des investissements équitables qui reflètent de façon raisonnable la région à l'intérieur de laquelle fonctionne Nordair. Je ne compte pas que la privatisation de Nordair soit une panacée pour rationaliser les transporteurs aériens régionaux. Je suis d'accord avec l'honorable député; il serait certes peu souhaitable de se retrouver avec un Air Québec, un Air Ontario, un Air Maritimes. Je suis tout à fait d'accord là-dessus, et je puis l'assurer que nous n'appuyons aucune mesure prise en vue de cette possibilité.

Monsieur le président, l'ancien gouvernement disait qu'une décision sur l'avenir de Nordair serait prise avant la fin novembre 1979. Je ne suis pas certain de pouvoir résoudre cette question dans ce délai, mais je peux assurer l'honorable député ainsi que les autres membres du Comité que nous y travaillons actuellement. Je comprends que cette question est fort délicate, et j'invite tout conseil positif de la part des membres du Comité ainsi que des autres députés. C'est une question importante pour l'avenir du service aérien régional dans ce pays, pour la préservation de l'intégrité de Nordair, et aussi pour la sécurité d'emploi des employés de Nordair; je suis sûr que ces employés ont été mis dans un état d'apprehension et d'anxiété quant à l'avenir de leur ligne aérienne.



[Texte]

• 1040

**The Chairman:** Your last question.

**Mr. Lapointe:** Mr. Chairman . . . my last question?

**The Chairman:** You are almost out of time.

**M. Lapointe:** Monsieur le président, je suis heureux de constater que le ministre reste convaincu de la nécessité de réorganiser ou de rationaliser le système aérien dans l'Est et je comprends qu'il y ait plusieurs considérations dont il doit tenir compte, des considérations financières, et ce qui concerne le service aux régions isolées ou le retour sur l'investissement. Est-ce que dans ces considérations, il tiendra compte de la situation économique particulière du Québec qui, comme nous l'a mentionné le ministre de l'Expansion économique régionale il y a deux jours, se détériore constamment depuis assez longtemps? Est-ce qu'il tiendra compte de l'absence de francophones à l'heure actuelle dans la plupart des compagnies aériennes majeures au Canada et est-ce qu'il pourra exiger des acheteurs éventuels que le siège social de la compagnie demeure au Québec? C'est une première question.

Une deuxième question, monsieur le président. On a su également que le ministre avait nommé un comité de conseillers composé de trois personnes pour lui déblayer le terrain concernant cette question assez difficile. J'aimerais savoir s'il est exact que M. Michael Cochrane, le vice-président de Massey-Ferguson Industries Limited est un des trois conseillers que le ministre a choisi. Tout le monde sait que Massey-Ferguson est la propriété du groupe Argus Corp. Ltd. mais j'aimerais savoir si le ministre sait également que l'un des directeurs de Argus Corp. Ltd., M. Jackman, est aussi propriétaire de 16 p. 100 des actions de Algoma Central Railway de Sault-Ste-Marie.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, in dealing with this particular issue, I have chosen to use my influence to persuade rather than to dictate and, to that end, I have met with every group that has expressed an interest in acquiring the assets of Nordair. I have had discussions with the Province of Ontario and I have had discussions with the Province of Quebec and the former Minister of Transport and we are, again, in the process of setting up a further meeting with representatives of the government of Quebec. So, I think, rather than the Minister of Transport outlining an edict as to which way this thing is going to go, I would rather work it out such that there is some degree of understanding in terms of fulfilling some of the objectives which I think you and I agree upon.

In so far as the advisors to whom the member has referred, I have, since I assumed the office of Minister of Transport, sought and received outside advice and assistance on a whole host of matters, and the group to which the honourable member refers is somewhat inaccurate in that one of the individuals per se has never been involved in any discussions regarding the future of Nordair. I have had his services in the area of developing a new air policy, but in so far as Mr. Cochrane is concerned—he is a former vice-president of Air Canada, a very highly regarded business professional and—from the standpoint of looking at some of the areas in strictly a

[Traduction]

**Le président:** C'est votre dernière question.

**M. Lapointe:** Monsieur le président . . . ma dernière question?

**Le président:** Votre temps est presque écoulé.

**Mr. Lapointe:** Mr. Chairman, I am pleased to see that the Minister is still convinced of the need to reorganize or rationalize the air system in the east; I realize there are many factors that he must take into account; financial factors, service to isolated areas, and return on investment. Amongst these factors, will he take into account the special economic conditions in Quebec, which, as the Minister of Regional Economic Expansion mentioned to us two days ago, has been constantly deteriorating for quite a while? Will he take into account the present absence of French speakers in most of the major airline companies in Canada, and can he demand that the potential buyers locate their company's head office in Quebec? That is the first question.

A second question, Mr. Chairman. We also learned that the Minister had appointed a three person advisory committee to help him clear the ground as far as this fairly difficult issue is concerned. I would like to know if it is true that Mr. Michael Cochrane, Vice-President of Massey-Ferguson Industries Limited, is one of the three advisors chosen by the Minister. Everyone knows that Massey-Ferguson owns the Argus Corporation Limited group, but I would like to know if the Minister is also aware of the fact that one of the directors of the Argus Corporation Limited, Mr. Jackman, is also a 16 per cent shareholder in the Algoma Central Railway of Sault-Ste-Marie.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, pour traiter de cette question particulière, j'ai décidé d'utiliser mon influence pour persuader plutôt que pour dicter; à cette fin, j'ai rencontré tous les groupes qui ont exprimé l'intérêt d'acquérir l'actif de Nordair. J'ai eu des entretiens avec la province de l'Ontario et la province de Québec ainsi qu'avec l'ancien ministre des Transports; à l'heure actuelle, nous sommes en train d'arranger une deuxième réunion avec les représentants du gouvernement du Québec. Je préfère donc, en tant que ministre des Transports, m'abstenir d'émettre un édit sur le sort éventuel de Nordair; je préfère faire en sorte qu'on parvienne à s'entendre à l'amiable sur la façon d'atteindre certains des objectifs sur lesquels nous sommes, je crois, d'accord.

Pour ce qui est des conseillers dont le député a parlé, depuis que je suis entré en fonction comme ministre des Transports, j'ai demandé et j'ai reçu de l'aide et des conseils de l'extérieur sur toutes sortes de questions; l'honorable député se trompe un peu dans ses références à ce groupe: un de ceux dont il a parlé n'a jamais réellement participé au débat sur l'avenir de Nordair. J'ai eu recours à lui pour mettre au point une nouvelle politique aérienne, mais pour ce qui est de M. Cochrane—qui est un ancien vice-président d'Air Canada, un homme d'affaires très respecté—du point de vue de l'étude de certains domaines dans le sens strictement professionnel, il est vrai que

[Text]

business sense, yes I have sought his advice but I assure the honourable member that it certainly is not with any intention of favouring one proposal or the other. Quite frankly, it was strictly from the business sense point of view that that kind of discussion took place, and the final decision will rest with me and my Cabinet colleagues and I would be certainly interested and I stand to be influenced by the honourable member, who is a very distinguished member of the House, and other members of this Committee. I solicit that advice and I encourage you to come forth, as you have today, which is most useful and beneficial and I can assure you that I will take your comments and your suggestions very seriously.

• 1045

**Mr. Lapointe:** Did you address . . .

**The Chairman:** I am sorry, you have had 14 minutes already.

**Mr. Mazankowski:** I may have missed one of his questions.

**The Chairman:** That is possible but he did not ask about EPA, Mr. Minister, so I will have to go to Mr. Reid.

**Mr. Baker (Gander-Twillingate):** Hear, Hear!

**Mr. Reid (St. Catharines):** Mr. Chairman, I have two areas of concern that I would like to put on the record and perhaps, if time permits, supplementary questions might be allowed.

The first is the matter of the proposed third terminal for Malton or alternative locations. Mr. Minister, is the sometimes discussed location of a third terminal in the Niagara Peninsula a dead issue? If so, I would like to fix upon the position of Hamilton in the transport industry.

Before the decision is made on a third terminal, will the expansion of Hamilton take place, improvements take place, will there be any reallocation of traffic such as the decentralization of the charter traffic from one airport to another and perhaps to Malton or to Hamilton or elsewhere? That is one area of concern.

The second is related to safety measures for the carriage of radioactive or other hazardous materials. Does the Mississauga incident give pause for concern to the safety of air traffic in transporting radioactive materials? What volume of carriage by air is there, and particularly in modes of transport that combine passenger and hazardous materials?

Then, Mr. Minister, what regulations of a general nature might apply between air and road transport because of the transporting of these same dangerous materials, hazardous materials, through densely populated areas by motor vehicles of a like nature? I will leave those two questions . . .

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, as I indicated earlier, the matter of the Hamilton airport, development of the new terminal, improved runways, new runways and/or new runway capacities as capacity increases at Hamilton is clearly one that is of very high priority with us and we are actively working on

[Translation]

j'ai demandé ses conseils, mais je peux assurer l'honorable député que je n'ai pas invité ses conseils dans l'intention de favoriser une soumission quelconque. Pour être franc, ces discussions ne portaient que sur le point de vue commercial et la décision finale sera prise par mes collègues du Cabinet et moi. Je suis certainement intéressé et je ne demande pas mieux que d'être influencé par les suggestions du député, qui est très compétent, et par les autres membres du Comité. J'incite les députés à me fournir leurs conseils et je les encourage à faire des propositions, comme ils l'ont fait aujourd'hui, ce qui est très utile et je peux vous assurer que je prendrai vos observations et vos suggestions très au sérieux.

**M. Lapointe:** Avez-vous adressé . . .

**Le président:** Je regrette, vous avez déjà pris 14 minutes.

**M. Mazankowski:** Je n'ai peut-être pas répondu à l'une de ses question.

**Le président:** Cela se peut, mais il n'a pas parlé de *Eastern Provincial Airways*, monsieur le ministre, je vais aussi passer la parole à M. Reid.

**M. Baker (Gander-Twillingate):** Bravo!

**M. Reid (St. Catharines):** Monsieur le président, deux questions m'intéressent et peut-être que si le temps le permet on me permettra de poser des questions supplémentaires.

La première question est le projet de construction d'une troisième aérogare à Malton ou à un autre endroit. Monsieur le ministre, la possibilité, qu'on a évoquée parfois, de construire cette troisième aérogare dans la péninsule de Niagara est-elle reléguée aux oubliettes? Dans l'affirmative, je voudrais parler de la position de Hamilton dans l'industrie des transports.

Avant de prendre une décision à propos de la troisième aérogare, agrandira-t-on et améliorera-t-on l'aéroport de Hamilton et fera-t-on une nouvelle répartition du trafic pour décentraliser, par exemple, le trafic des vols nolisés pour l'orienter vers d'autres aéroports, comme Malton ou Hamilton, par exemple? Voilà la première question qui m'intéresse.

La seconde concerne les mesures de sécurité pour le transport des matières radio-actives ou autres matières dangereuses. L'accident de Mississauga donne-t-il lieu de se poser des questions sur la sécurité du transport des matières radioactives par voie aérienne? Quel est le volume de transport de ces matières par voie aérienne, surtout pour les vols où on transporte à la fois des voyageurs et des matières dangereuses?

Quels règlements généraux, monsieur le ministre, pourraient s'appliquer au transport aérien et au transport par route, surtout lorsque ces matières dangereuses sont transportées dans des régions populeuses, par véhicules automobiles? Je vous laisserai répondre à ces deux questions . . .

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je l'ai déjà dit tantôt, la question de la construction d'une nouvelle aérogare et de l'agrandissement de la surface d'atterrissage rendue nécessaire par la croissance de l'aéroport de Hamilton est prioritaire pour nous et nous y travaillons activement. Je le



## [Texte]

that particular project at the present time. As I said earlier, we are reevaluating and reassessing a number of proposals. There were three options that were presented as a result of a recommendation, we are looking at one in particular & at the present time and we would hope that we would be in a position to come forth with a firm decision on that in the very near future.

On the future of the operations at Hamilton airport, one of the things that we are doing and we feel is mandatory, is that any development of an airport, the style, the size, the capacity, is something that we have to develop with the industry itself and that is one of the things that we are going through with Hamilton now. There is not much point in spending millions of dollars on a new airport facility that will not be properly utilized. We are in close consultation with the carriers in ensuring that we develop the right kind of airport and set out the kind of framework for seeing that the services that are provided can be paid for by the users.

## • 1050

We have not made a firm decision on the third terminal in Toronto at the present time. We have concluded a feasibility study and we are assessing that right at the present time. So, to say whether it can be proceeded with before the terminal or after is really something that I cannot answer. But they are both being considered concurrently.

On the question of the movement of dangerous and hazardous products by air and rail—Mr. McLeish will want to elaborate on this further—as I have indicated to this Committee before and in the House, we intend to bring in the legislation having to do with transportation of dangerous goods, which is in the final drafting stage at the present time. I am sure that the advent of the Mississauga incident will certainly cause all honourable members to look at that bill very closely. The bill itself has been in the development stage for the last six or seven years.

I am not suggesting, by any stretch of the imagination, that it will be presented as a perfect bill. We hope that we have covered all the areas and, as you can appreciate, with the constitutional difficulties and the fact that motor vehicle transportation is under provincial jurisdiction, there have been some rather difficult barriers to overcome. Nonetheless, I am satisfied that the provinces and indeed the municipalities now support the principal objective of the bill and are prepared to work towards ensuring that the bill is brought into legislative form and have given assurance that they will extend their fullest co-operation in ensuring that the principal objective of the bill is carried out.

When that is done, the rules and regulations pertaining to the movement of dangerous products in the air and on the road, on the sea and even through the mail, will be . . . We will certainly have the framework to ensure that that is carried out.

Mr. McLeish advises me that with respect to the existing movement of hazardous goods in the air, radioactive materials, my understanding is that there are precautionary regulations that are in place and perhaps I could ask him to comment on that further.

## [Traduction]

répète, nous sommes en train de réévaluer un certain nombre de propositions. Trois options nous ont été proposées dans une recommandation; nous nous intéressons particulièrement à l'une d'entre elles et nous espérons être en mesure d'annoncer une décision définitive à ce sujet très bientôt.

En ce qui concerne l'avenir des opérations à l'aéroport de Hamilton, il nous semble nécessaire, lorsqu'il s'agit de décider de l'utilisation, de la superficie et du nombre de passagers qu'un aéroport peut recevoir, de consulter les entreprises concernées et c'est ce que nous faisons maintenant à Hamilton. Cela ne servirait à rien de dépenser des millions de dollars pour construire un nouvel aéroport s'il n'est pas utilisé. Nous consultons les transporteurs pour aménager un aéroport qui puisse répondre aux besoins et pour que les services fournis puissent être payés par les usagers.

Nous n'avons pas encore pris de décision définitive au sujet de la troisième aérogare de Toronto. Nous avons terminé une étude de faisabilité et nous sommes en train de l'évaluer. Je ne peux donc pas vous dire si cela peut être fait avant ou après la construction d'une aérogare. Mais nous étudions ces deux possibilités en même temps.

En ce qui concerne le transport des produits dangereux par voie aérienne ou par chemin de fer, M. McLeish pourra sans doute vous en dire davantage. Comme je l'ai déjà dit au comité et à la Chambre, nous avons l'intention de présenter une mesure législative relative au transport des matières dangereuses; on est en train d'y mettre la dernière main. Je suis certain que l'accident de Mississauga incitera tous les députés à porter une attention spéciale à ce bill, qui est sur le chevalet depuis six ou sept ans.

Je ne prétends pas du tout que ce bill sera parfait. Nous espérons avoir prévu toutes les situations, mais vous savez fort bien qu'il y a des difficultés d'ordre constitutionnel, car les transports routiers relèvent des provinces et il faudra surmonter des obstacles assez considérables. Néanmoins, les provinces et les municipalités appuient maintenant l'objectif principal du bill et elles sont disposées à collaborer pour qu'il prenne force de loi et pour que son objectif principal soit atteint; elles me l'ont bien promis.

Une fois la loi adoptée, les règlements relatifs au transport des matières dangereuses par voie aérienne, par route, par voie maritime et même par la poste seront . . . Nous aurons certainement tous les moyens qu'il faudra pour atteindre notre objectif.

M. McLeish m'informe qu'à l'heure actuelle, des règlements relatifs aux précautions à prendre lors du transport des matières dangereuses et radioactives par voie aérienne sont en vigueur; je vais donc lui demander de nous donner plus de détails là-dessus.

[Text]

**The Chairman:** Mr. McLeish.

**Mr. McLeish:** Mr. Chairman, about three years ago, the safety inspectors in each region were given courses in handling hazardous materials. Following that, we then instructed all our civil aviation inspectors in each region who, in fact, monitor the major carriers as to how to check the carriage of hazardous materials to see if they are properly packaged, and so on. We have gradually been working with all shippers and we have been in close contact, for example, with the Atomic Energy Commission with respect to the carriage of radioactive materials. And I believe that we have a pretty reasonable control of that through co-operation with the industry.

I agree that at this time we need to have the legislation if it came down to a case requiring enforcement, but I do not believe the legislation would improve the co-operation that we have been receiving from all the carriers. We are reasonably confident that this is under control with respect to the carriage of such known goods.

Where we are still having difficulty with respect to hazardous materials in the air is where shippers do not identify the fact that certain materials are hazardous and that they are being carried. These relate to certain types of chemicals, and so on. However, we have made good progress even in that regard and I believe that as we proceed now with the education of all the carriers, that we have a pretty reasonable handle on it.

• 1055

Now, the transfer of such goods to a service is a question that is still being worked out because it does not only relate to the federal responsibility, it also gets into provincial responsibility, and that is a bit more complex, and certainly, I think, will be assisted by the legislation when that is enacted.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reid—unless you have one very short supplementary?

**Mr. Reid (St. Catharines):** Yes, Mr. Chairman, a supplementary on the safety regulations, recognizing the desire to co-operate with the provinces and particularly with respect to road transport.

Has our department the regulations or a position paper with respect to the movement of motor vehicles from outside the country into this country carrying these hazardous materials, or even interprovincial traffic, now?

**Mr. Mazankowski:** Not in legislative form. We have been in the process of developing a code of regulations and it has been done in consultation with the industry. I think there have been something like three drafts. And, of course, further to that, we are attempting to co-ordinate that work with the United States because of the tremendous amount of traffic that takes place, particularly by truck.

The problem that we have been having is to establish a uniform code and to ensure that it is administered in a co-ordinated way; but all we can do at the present time is provide the framework.

[Translation]

**Le président:** Monsieur McLeish.

**M. McLeish:** Monsieur le président, il y a trois ans à peu près, les inspecteurs de sécurité de chaque région ont reçu des cours de formation sur la manipulation des matières dangereuses. Ce fut ensuite le tour de tous nos inspecteurs régionaux de l'aviation civile, qui surveillent les conditions de transport des matières dangereuses, par exemples, leur emballage, auprès des grandes compagnies aériennes. Nous avons collaboré petit à petit avec tous les expéditeurs, avec la Commission de l'énergie atomique, par exemple, au sujet du transport des matières radioactives. Je crois que nous avons la situation assez bien en mains, grâce à la collaboration de l'industrie.

Il est nécessaire, certes, que nous disposions d'une loi pour l'appliquer au besoin, mais je ne crois pas qu'une mesure législative puisse améliorer l'esprit de collaboration que nous avons trouvé chez tous les transporteurs. Nous sommes assez confiants d'avoir la situation en main pour ce qui est du transport de ces marchandises.

Les seules matières dangereuses transportées par voie aérienne qui nous causent des problèmes sont celles que les expéditeurs n'identifient pas comme étant dangereuses. Il s'agit de certains produits chimiques, par exemple. Cependant, nous avons réalisé des progrès même à cet égard et je pense qu'en sensibilisant tous les transporteurs, nous viendrons probablement à bout de ce problème.

Présentement, la responsabilité de ces marchandises est confiée à l'un de nos services; cette question est encore à l'étude car elle ne relève pas seulement du gouvernement fédéral, mais aussi des provinces. La question est donc plus compliquée qu'elle ne le paraît et je suis certain que la loi, lorsqu'elle sera adoptée, nous aidera.

**Le président:** Merci, monsieur Reid... à moins que vous ayez une courte question supplémentaire à poser?

**M. Reid (St. Catharines):** Oui, monsieur le président. J'ai une question supplémentaire à propos du règlement relatif à la sécurité, étant donné que le gouvernement veut collaborer avec les provinces, surtout pour ce qui est du transport routier.

Le ministère a-t-il des règlements ou un document exposant sa position sur le transport de marchandises dangereuses par des camions qui traversent la frontière ou qui vont d'une province à l'autre?

**M. Mazankowski:** Pas sous forme législative. Nous sommes en train d'élaborer un code de règlements, et ce, en consultant les entreprises. Je crois qu'il y a déjà eu trois ébauches de ces règlements. Bien entendu, nous essayons en outre de coordonner ce travail avec les Américains étant donné le trafic considérable qui se fait entre les deux pays, surtout par camions.

Le problème, c'est d'élaborer un code uniforme et d'en coordonner l'application; tout ce que nous pouvons faire à l'heure actuelle, c'est d'en fournir le cadre.



## [Texte]

We really do not have any legislative clout or power in terms of enforcement but what the bill will do is give that kind of power and, in the process, shift the responsibility for the movement of dangerous goods on to the shipper. He will be responsible in the final analysis and will have to accept liability for any incident that arises therefrom.

It is being developed under the provision of the BNA Act, which is peace, order and good government.

**Mr. Reid (St. Catharines):** Mr. Chairman, is there any time-frame under which the Minister is operating?

**Mr. Mazankowski:** I hope to bring in the bill within the next week or ten days.

**The Chairman:** Thank, you, Mr. Reid.

Gentlemen, we are approaching eleven o'clock. We are not being pushed out of here by any other committee coming in but members may have other committees to attend at eleven o'clock; so I would ask you simply to try to tighten up your questions and witnesses to tighten up their responses so that we can get as many members as possible on.

I have Mr. Dionne and then Mr. Ritchie.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Thank you, Mr. Chairman. I want to continue the questioning with regard to the disposition of Nordair and the rationalization of the regional air carrier service, particularly as it affects Eastern Canada and even more particularly as it affects the Atlantic provinces. Since the Chairman cannot ask questions in this Committee, I will try to speak on his behalf as well, and while I may not do it as eloquently as he would, with the 20 minutes I am sure he is going to give me because I am speaking for both of us, I will try to get the points across, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I will defend myself at a later time.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** In earlier testimony today, the Minister stated that he did not believe that the disposition of Nordair would be a panacea for the regional carriers and I tend to agree with that statement, but I do believe, and I think Atlantic Canadians believe, that the disposition of Nordair can go along way to providing a rational air carrier service to the communities of Atlantic Canada that do not have the population base that the large centres have, a regional air service that will be both efficient and useful to the development of Atlantic Canada.

One of the major problems at the moment is that our regional carrier, EPA, just does not have enough equipment to provide the flexibility in scheduling that is required to give us an efficient system of air transportation. To give you an example, the flight serving northeastern New Brunswick, which flies from Montreal to Charlo to Chatham to Montreal, is poorly scheduled. It connects rather poorly with other carriers in Montreal and as a result it is not utilized to the extent it might be.

• 1100

The other problem is that there has been a lack of co-operation with the regional carrier on the part of the national carrier, Air Canada, both from the point of view of scheduling

## [Traduction]

Nous n'avons pas d'outils législatifs ou de pouvoirs pour appliquer notre politique, mais le bill nous donnera ce pouvoir et remettra, par la même occasion, aux expéditeurs la responsabilité du transport des produits dangereux. Ce sont eux, en dernier ressort, qui seront chargés de veiller à la sécurité et qui devront assumer la responsabilité en cas d'accident.

Cette loi est élaborée aux termes de la disposition de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique portant sur l'ordre, la paix et le bon gouvernement.

**M. Reid (St. Catharines):** Monsieur le président, le Ministre s'est-il fixé une date cible?

**M. Mazankowski:** J'espère présenter le bill d'ici une dizaine de jours.

**Le président:** Merci, monsieur Reid.

Messieurs, il est près de 11h. Aucun autre comité ne doit se réunir ici, mais les membres du Comité ont peut-être d'autres obligations à 11h; je prie donc les députés de raccourcir leurs questions et aux témoins de raccourcir leurs réponses pour que le plus grand nombre possible de députés puissent poser des questions.

M. Dionne, puis M. Ritchie.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Merci, monsieur le président. Je voudrais revenir à la question de la cession de Nordair et de la rationalisation du service de transports aériens régionaux, surtout dans l'est du Canada et dans les provinces de l'Atlantique. Puisque le président ne peut pas poser de questions au Comité, je vais parler aussi en son nom et, même si je ne suis pas aussi éloquent que lui, dans les 20 minutes qu'il m'accordera, j'en suis sûr, puisque je parle pour les deux, j'essaierai de faire valoir vos points de vue, monsieur le président.

**Le président:** Je me défendrai moi-même un peu plus tard.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Le Ministre a dit tantôt qu'il ne croyait pas que la cession de Nordair serait une panacée pour les problèmes de transport régionaux et je suis plus ou moins d'accord avec lui, mais j'estime comme la plupart des habitants de la région de l'Atlantique, que cette cession peut contribuer à fournir un service de transport aérien rationnel aux localités de la région de l'Atlantique, où la population n'est pas aussi dense que dans les grands centres, un service de transport aérien régional qui soit à la fois efficace et utile pour le développement de cette région.

L'un des principaux problèmes pour le moment, c'est que notre transporteur régional, EPA, n'est certes pas équipé pour offrir des horaires de vols assez souples pour assurer un système de transport aérien efficace. Pour vous fournir un exemple, sur la ligne qui dessert le nord-est du Nouveau-Brunswick et qui relie Montréal à Charlo et Chatham, l'horaire n'est pas pratique. Les correspondances avec les vols des autres compagnies à Montréal sont mal assurées et, par conséquent, cette ligne n'attire pas la clientèle qu'elle pourrait attirer.

En outre, la compagnie aérienne nationale, Air Canada, n'a pas collaboré suffisamment avec le transporteur régional ni pour coordonner les horaires de vols ni pour établir des tarifs

[Text]

of flights and working out of joint fares, to the extent that now, Mr. Minister, to fly from Ottawa to Chatham return, a distance of probably less than 600 air miles, the fare is \$225. That is nearly as much as some of the charter fares to Europe.

Therefore, I would like to ask the Minister if he will use his power and his influence in the disposition of Nordair to ensure that both the regional carrier and the national carriers do in fact have a rational system of air transportation for Eastern Canada, and particularly for Atlantic Canada. Will you insist with the national carrier, Air Canada, that they do establish a system of joint fares with the regional carrier? Will you urge both the national and the regional carrier to work more closely in designing schedules that will in fact serve the needs of the people they are there to serve?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I will certainly take the hon. member's representations into consideration. As I said earlier, I do not think all these problems will be resolved in simply one transaction involving the disposition of Nordair. I think that in some respects the member agrees with that as well. Perhaps in the application of some of the principles that I outlined and directions which I want to see air transport evolve in in this country, the seven principles that I outlined in my speech in Toronto, we might be able to fulfil, in effect, some of the problems to which the hon. member refers.

I will look at the problems you have raised specifically, but in a broader sense we are talking about substantially reducing the economic regulation of light aircraft. We are talking about the relaxation of licensing of routes. We are talking about allowing greater flexibility and encouraging the competitive forces in the establishment of rates. I think, within the ambit of that framework, some of the problems to which the member has referred might very well be worked out.

As I indicated in my speech, these are essential directions that we would like to see the transportation industry develop towards, but those principles, while they are pretty fair in my view as far as directions are concerned, the manner in which we achieve those goals is certainly the subject that we would be engaged in with the carriers, and anyone who has an interest in the development of a new air policy for Canada. And to that end we are now receiving a number of submissions from the industry, from consumer groups, from provinces, from municipalities, from members of Parliament, as to how we might best fulfil the objectives that we have outlined. I think the points the member has raised clearly give us an opportunity to utilize this particular policy in an attempt to satisfy the needs that you have outlined.

• 1105

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Let me elaborate just a little, Mr. Chairman, on the joint fare business. EPA and Air Canada both fly into Moncton and Fredericton. The distances are within a hundred miles or so, between there and Ottawa, roughly the same. On a return flight, because Air Canada's policy of granting joint fares to the regional carrier

[Translation]

communs, à tel point que maintenant, monsieur le ministre, l'aller-retour entre Ottawa et Chatham, qui ne représente qu'une distance de moins de 600 milles aériens, coûte \$225. C'est presque l'équivalent de certains tarifs de vols nolisés pour l'Europe.

Par conséquent, j'aimerais demander au ministre s'il est prêt à se servir de son pouvoir et de son influence dans le dossier Nordair pour faire en sorte que le transporteur régional et les compagnies aériennes nationales établissent un système rationnel de transport aérien pour l'Est du Canada, et en particulier pour la région de l'Atlantique. Insisterez-vous auprès de la compagnie nationale, Air Canada, pour qu'elle établisse un système de tarifs communs avec le transporteur régional? Incitez-vous les transporteurs nationaux et régionaux à collaborer plus étroitement pour établir les horaires de vols afin de répondre aux besoins de la population?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je tiendrai certainement compte des doléances du député. Comme je l'ai dit tantôt, je ne crois pas que tous ces problèmes soient résolus par la simple cession de Nordair. Le député est sans doute conscient de cela. C'est peut-être en mettant en œuvre certains des principes que j'ai exposés quant à l'orientation du système de transport aérien au pays, les sept principes que j'ai exposés dans mon discours de Toronto, que nous pourrions résoudre certains des problèmes mentionnés par le député.

J'étudierai les problèmes précis que vous avez soulevés, mais il s'agit de façon plus générale de réduire sensiblement les règlements d'ordre économique qui s'appliquent aux petits avions. Il s'agit de libéraliser l'octroi des permis d'utilisation des routes aériennes. Il s'agit de permettre une plus grande souplesse et d'encourager les forces de la concurrence à jouer dans l'établissement des tarifs. Dans ce cadre, certains des problèmes que le député a mentionnés pourraient très bien être résolus.

Comme je l'ai dit dans mon discours, ce sont les grandes orientations que nous voudrions imprimer au développement de l'industrie des transports, mais même si je ne doute pas de la justesse de ces orientations, les moyens à prendre pour y arriver feront l'objet de consultations avec les transporteurs et avec toutes les parties intéressées à la réalisation d'une nouvelle politique de transport aérien au Canada. A cette fin, nous recevons un certain nombre de suggestions de l'industrie, des groupes de consommateurs, des provinces, des municipalités et des députés, sur la façon de remplir au mieux les objectifs tracés. Après avoir entendu les députés, nous ne pouvons qu'appliquer ce principe et essayer de satisfaire les besoins ainsi définis.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Permettez-moi seulement, monsieur le président, de revenir un instant sur cette histoire de tarifs communs. EPA et Air Canada vont l'un et l'autre à Moncton et à Frédéricton. Les distances sont, à une centaine de milles près, les mêmes à partir d'Ottawa. La politique d'Air Canada qui consiste à accorder des tarifs



[Texte]

where both airlines use the same terminal but not where they do not both use the same terminal—I think that policy is backwards. It is not serving the people.

**Mr. Mazankowski:** Right.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** And it costs approximately \$60 less for a return ticket from either Moncton or Fredericton to Ottawa than from Charlo or Chatham.

The other point I might make is that, particularly at Chatham, it has cost the Department of Transport very little for infrastructure because it is a military base, and thanks to the co-operation of the military, EPA uses that runway, which is probably the best runway in eastern Canada. The weather conditions are very good and it can be used when both Moncton and Fredericton cannot.

It seems to me that there is a streak of stubbornness in the administration of the national airline when they refuse to grant joint fares to the regional carrier because they do not use those terminals. They never will use them because they will not fly into those areas.

That brings me to CP Air and its desire to fly the Halifax-Toronto route. I do not think there is anybody in Atlantic Canada who would not welcome CP on some routes in Atlantic Canada. But I think we have to wave the flag of caution there as well because if in the final analysis CP Air gains access to the Halifax-Toronto run, then I think the question is which nonlucrative routes CP are going to be willing to fly into Atlantic Canada in order to provide air transport to the citizens of that part of our country.

Air Canada is forced by its mandate to fly some nonlucrative routes, although they are abandoning as many as possible. The regional carrier is forced to fly nonlucrative routes. If we are going to start opening up the competition, it seems to me that the competition must apply to the routes that must be served but which may not have the profit margin that the Halifax-Toronto route will have.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the member has raised a very important issue. When you are dealing with decontrol or scaling down the regulation and opening up the route structures, you clearly have that area to contend with.

We have been provided with a report on the impact of U.S. airline deregulation and in general terms, much to my surprise, generally speaking deregulation increased services even to communities smaller than had been anticipated. That is a report we have received.

**An hon. Member:** From where?

**Mr. Mazankowski:** It has been written by our own department. Nevertheless, I did signal that precaution in my speech, that we want to ensure that any move towards decontrol or deregulation does not result in a reduction of services to areas, particularly some of the isolated areas which could possibly suffer the loss of their services.

There will have to be some protection and compassion in the measures developed to ensure that that does not happen. But I am sure the member's words are well taken and I can assure you that in the development we will attempt to provide the

[Traduction]

communs aux transporteurs régionaux lorsque les deux compagnies aériennes utilisent le même aérogare mais pas dans le cas contraire me semble assez rétrograde. Cela ne sert pas le public.

**M. Mazankowski:** D'accord.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Et un aller-retour Ottawa-Moncton ou Fredericton coûte environ \$60 de moins qu'un aller-retour Ottawa-Charlo ou Chatham.

D'autre part, et particulièrement à Chatham, l'infrastructure n'a pas coûté cher du tout au ministère des transports puisque c'est une base militaire et que, grâce à la collaboration de l'armée, l'EPA utilise cette piste qui est probablement la meilleure dans l'Est du Canada. Les conditions climatiques y sont très bonnes et cette piste peut servir quand à la fois Fredericton et Moncton sont fermés.

Il me semble que l'administration de la compagnie nationale a vraiment fait preuve d'étroitesse d'esprit en refusant d'accorder des tarifs communs au transporteur régional pour la simple raison qu'elle n'utilise pas ces aérogares. Elle ne les utilisera jamais car elle ne desservira jamais ces régions.

Cela m'amène à CP Air qui souhaite inaugurer des vols Halifax-Toronto. Personne dans la région de l'Atlantique ne s'opposerait à ce que CP ait quelques vols dans cette région. Toutefois, il faut être prudent également car, en définitive, si CP Air obtient le parcours Halifax-Toronto, la compagnie acceptera-t-elle également de desservir des parcours non lucratifs pour offrir le service de transport aérien aux citoyens de cette partie du pays?

Le mandat d'Air Canada le force à desservir certains parcours non lucratifs même s'il essaie d'en abandonner autant que possible. Le transporteur régional est obligé de maintenir ce service non lucratif. Si nous élargissons la concurrence, il me semble qu'elle doit s'appliquer aux itinéraires qui doivent être assurés mais qui n'offrent peut-être pas la marge bénéficiaire d'un vol Halifax-Toronto.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, le député aborde là une question très importante. Quand on commence à diminuer les contrôles ou la réglementation et à assouplir les structures d'itinéraires, il faut évidemment songer à cela.

Nous avons reçu un rapport sur l'incidence de la déréglementation des compagnies aériennes américaines et, en général, et à ma grande surprise, cela semble avoir permis d'augmenter plus que prévu les services même dans les collectivités moins importantes, c'est ce qu'a révélé le rapport.

**Une voix:** D'où vient-il?

**M. Mazankowski:** Il a été rédigé par notre propre ministère. Néanmoins, j'ai introduit cette mise en garde dans mon discours: nous voulons assurer que toute tentative de diminution de contrôle ou de réglementation ne mène pas à une diminution du service dans certaines régions et en particulier dans les régions isolées qui souffriraient d'une telle perte.

Il faudra prévoir une certaine protection dans les mesures choisies afin de s'assurer qu'un tel phénomène ne se produise pas. Je puis donc déclarer au député que nous tiendrons compte de ses remarques et que nous essaierons de prévoir le

[Text]

kind of protective mechanism to ensure that those services are retained.

• 1110

**The Chairman:** Thank you, Mr. Dionne, very much.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** There is no final question?

**The Chairman:** No. You have already had 13 minutes. Mr. Ritchie.

I would again advise members to tighten up their questioning.

**Mr. Ritchie (Dauphin):** Mr. Chairman, Mr. Minister, I understood that at Churchill the *M. V. Arctic* is loading a load of grain and barley for Poland and, as I understand it, it is a bit of a trial run on hopefully extending the season and I would like to ask the Minister what he thinks about it. Will it extend the season, and where might problems arise?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the member is right. The *M. V. Arctic* is taking on a load of barley for Poland right at the present time. I happened to visit Churchill yesterday, with Mr. Weyman.

**An hon. Member:** A very timely question.

**Mr. Mazankowski:** And it is due to depart, I believe, on Friday. The loading should be concluded today. It really is a very historical and significant occasion. The Port of Churchill celebrated its 50th anniversary in September and on that occasion reflected on its past performance and expressed a mood of confidence for the future. I think the presence of the *M. V. Arctic* in the Port of Churchill right at the present time bodes well as an expression of confidence for the future of the Port of Churchill. It is an experimental voyage, and it is an experimental voyage which is not going to involve any subsidy. The tariff that is being provided for the movement of the grain will cover the capital and operating costs associated with the operation of the ship. We had attempted to arrange for a load at the commencement of the shipping season. We had some difficulties in lining up a customer. But that would be our intention, to attempt to . . .

**Mr. Ritchie (Dauphin):** This is the Wheat Board?

**Mr. Mazankowski:** Yes, we had difficulty in lining up a customer where we could unload the cargo because some of our customers could not accommodate the *M. V. Arctic*. They are now going to be working at the possibility of repeating that voyage of the *M. V. Arctic* at the commencement of the season, say by the end of June. And, given those two voyages, we should be able to develop a sufficient amount of knowledge and expertise which would give us the necessary information to consider the extension of the shipping season and what more prominent role Churchill might be able to play. It is my wish to ensure that the Port of Churchill is utilized in a much more effective fashion. I think the port is underutilized at the present time. So we are looking at it from the two points of view, increased utilization during the current season but also the possibility of extending that season on a permanent basis.

[Translation]

genre de mécanisme de protection voulu pour assurer le maintien de ces services.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Dionne.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Pas de dernière question?

**Le président:** Non, vous avez déjà eu 13 minutes. Monsieur Ritchie.

Je rappelle aux députés qu'ils doivent être plus brefs dans leurs questions.

**M. Ritchie (Dauphin):** Monsieur le président, monsieur le Ministre, je crois comprendre qu'à Churchill le *M. V. Arctic* est en train de charger du grain et de l'orge destinés à la Pologne et que c'est en quelque sorte une expérience pour essayer d'allonger la saison. Qu'en pense le ministre? Cela permettra-t-il d'allonger la saison et y a-t-il des problèmes à prévoir?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, le député a raison. On est en train de charger d'orge le *M. V. Arctic* pour la Pologne. Il se trouve que j'étais hier à Churchill avec M. Weyman.

**Une voix:** Une question fort à propos.

**M. Mazankowski:** Et je crois que ce navire doit partir vendredi. Le chargement devrait être achevé aujourd'hui. C'est en fait un événement très important. Le Port de Churchill a célébré son 50e anniversaire en septembre et réfléchissait à cette occasion sur son passé en manifestant de l'optimisme pour l'avenir. Aussi, la présence du *M. V. Arctic* à Churchill me semble prouver que l'on peut avoir confiance dans l'avenir de ce port. Il s'agit en effet d'un trajet expérimental qui ne coûtera rien. Le tarif prévu pour le transport du grain couvrira le capital et les frais de fonctionnement nécessaires au navire. Nous avons essayé d'organiser un chargement au début de la saison de navigation. On a eu quelques difficultés à trouver un client, mais nous avons bien l'intention d'essayer de . . .

**M. Ritchie (Dauphin):** Il s'agit-là de l'Office du blé?

**M. Mazankowski:** Oui, nous avons eu un peu de mal à trouver un client qui accepterait le chargement, car certains de nos clients habituels ne sont pas en mesure de recevoir le *M. V. Arctic*. On va étudier la possibilité de renouveler l'expérience du *M. V. Arctic* au début de la saison, soit vers la fin juin. Après ces deux voyages, nous devrions avoir suffisamment de données et d'expérience pour voir s'il est souhaitable d'allonger la saison de navigation et quel rôle plus important pourrait jouer Churchill. Je souhaite faire en sorte que le port de Churchill soit utilisé beaucoup plus efficacement. Je trouve qu'il est sous-utilisé à l'heure actuelle. Nous avons donc deux considérations à l'esprit, une meilleure utilisation du port pendant la saison ordinaire et la prolongation éventuelle de cette saison.



[Texte]

**Mr. Ritchie (Dauphin):** Is the CNR going to do anything in upgrading the track and the turnouts between Gillam and Churchill? Is that in the works?

**Mr. Mazankowski:** There is work being done on the track at the present time, the Herchmer subdivision, and funds were allocated for that under the Prairie Rehabilitation Program and that is continuing. Also, we are in the final phase of putting together the interchange agreement between CP and CN for services up to Prince Rupert and, if we can conclude that, we would hope that we might be able to do the same thing for Churchill, and that would certainly assist in facilitating greater utilization at the Port of Churchill as well.

• 1115

**Mr. Ritchie (Dauphin):** Is there anything in the wind as to the possibility of a highway from Gillam? A highway from Thompson to Gillam would be on the Churchill. Anything joint? Many people feel a highway will be necessary before there is real development on the eastern side of the Northwest Territories and along Hudson Bay; many people feel it would be extremely advantageous.

**The Chairman:** All of that is by air, of course, Mr. Ritchie.

**Mr. Mazankowski:** I am not aware of that, Dr. Ritchie.

**Mr. Ritchie (Dauphin):** What is the advantage, moneywise, per bushel? I know various things have been kicked around versus the seaway for grain to Poland, say, where it was going. Have you anything on that?

**Mr. Mazankowski:** I have heard the figure of 10 cents per bushel used. That is obtained, I presume, from the same sources that you have heard.

**Mr. Ritchie (Dauphin):** I have heard it at 25.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Ritchie.

I have Mr. Campbell, Mr. Baker, Mr. Turner, Mr. Lewis, Mr. McLean on the first round. I would again ask you to tighten it up as much as you can.

Mr. Campbell.

**Mr. Campbell (LaSalle):** Thank you, Mr. Chairman. Just a couple of brief questions.

Mr. Minister, there has been some controversy with regard to the land occupied by the STOL port in Montreal. Could you or one of your officers tell me if that land is available for sale, has it been retained by Transport Canada? I know that the hangar and office facilities have been dismantled but apparently there are some interested parties. As well, are the STOL aircraft that were used during the experimental period still available for sale, or are they being retained by Air Canada?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I do not have that information. I am not sure whether Mr. McLeish has it or not.

**Mr. McLeish:** I think so. The land, as I recall, is under the management of the Harbours Board, and we have been obtaining annual extensions to protect that for future STOL port use

[Traduction]

**M. Ritchie (Dauphin):** Le CN va-t-il faire quelque chose pour améliorer les voies ferrées et les branchements entre Gillam et Churchill? En est-il question?

**M. Mazankowski:** On travaille actuellement à la voie, sur la section Herchmer, et des fonds ont été affectés à cette fin dans le cadre du programme de remise en état de l'embranchement ferroviaire des Prairies. C'est en cours. Nous apportons également la dernière touche à l'accord d'échange de services entre le CP et le CN jusqu'à Prince Rupert et, si nous y parvenons, nous espérons que nous pourrions alors faire la même chose pour Churchill, ce qui faciliterait certes le développement de l'utilisation du port de Churchill.

**M. Ritchie (Dauphin):** Envisage-t-on de construire une route à partir de Gillam? Une route reliant Thompson à Gillam suivrait la rivière Churchill. Y a-t-il un projet commun? Bien des gens estiment qu'il serait nécessaire de construire une route avant de mettre en valeur la région est des Territoires du Nord-ouest et celle qui borde la baie d'Hudson; bien des gens estiment que cela serait extrêmement avantageux.

**Le président:** Bien sûr, monsieur Ritchie, toutes les liaisons se font par avion.

**M. Mazankowski:** Je ne le savais pas, monsieur Ritchie.

**M. Ritchie (Dauphin):** Du point de vue argent, combien gagne-t-on par boisseau? Diverses formules ont été proposées pour exporter les céréales en Pologne, par exemple, autrement que par mer. Avez-vous des précisions là-dessus?

**M. Mazankowski:** On a déjà avancé le chiffre de 10c. par boisseau. Ce chiffre provient, je suppose, des mêmes sources que vous avez consultées.

**M. Ritchie (Dauphin):** J'ai entendu parler de 25c.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Ritchie.

Pour le premier tour, j'ai sur ma liste les noms de M. Campbell, de M. Baker, de M. Turner, de M. Lewis et de M. McLean. Je vous demande encore une fois de bien vouloir être aussi brefs que possible.

Monsieur Campbell.

**M. Campbell (LaSalle):** Merci, monsieur le président. Quelques courtes questions seulement.

Monsieur le ministre, les terrains occupés par l'ADAC port de Montréal ont suscité une controverse. Vous mêmes ou l'un de vos collaborateurs, pouvez-vous me dire si ces terrains sont à vendre ou s'ils ont été conservés par Transports Canada? Je sais qu'on a démolé le hangar et le bâtiment administratif mais des gens, semble-t-il, s'y intéressent. Par ailleurs, les appareils ADAC qui ont servi pendant l'expérience sont-ils encore à vendre ou sont-ils conservés par Air Canada?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je n'ai pas ces renseignements. J'ignore si M. McLeish les a.

**M. McLeish:** Je crois que oui. Si mes souvenirs sont exacts, les terrains sont administrés par le Conseil des ports nationaux et nous avons obtenu des prolongations annuelles pour les

[Text]

until such time as a decision is taken as to whether or not there will be a STOL port located there on a permanent basis. I believe we renewed that extension just within the last two months for another year.

We have also had extensive studies done by outside consultants with regard to the gas problem created by the garbage upon which that site is located. This has been most encouraging, because the results of the study indicate that the hazards that were alleged to be there really do not exist and can be handled quite easily in an economic engineering sense. All of the potential for a STOL port is there if there is a positive decision for a STOL system into Montreal and if that site is to be used for an airport.

The aircraft themselves were placed in the Transport Canada fleet of aircraft after the STOL commercial exercise ceased. At that time we released some of our antiquated airplanes and acquired the Twin Otters. These were distributed throughout the country and have become part of the fleet that is used for proficiency flying, for calibration and other ongoing activities of the air administration.

**Mr. Campbell (LaSalle):** Mr. Chairman, is the land available for sale, or is Transport Canada or National Harbour Board going to retain the land?

**Mr. McLeish:** I do not believe the land is for sale. I am not really the person to answer that question because I do not know what the intentions of the Harbours Board are, except to indicate that at this time they have agreed to continue to provide it on an annual renewable basis until such time as the decision is made with regard to STOL policy into the heart of Montreal.

• 1120

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I would be very glad to review that. If there are any changes in the policy or the disposition of the movement questioned, contrary to what Mr. McLeish has outlined, I would be very glad to provide that information to you. But he is quite right, it is really a matter for National Harbours Board and, I suppose, the administration itself. But I will look into that and get back to you.

**Mr. Campbell (LaSalle):** Thank you, Mr. Minister. Just one other question. Does the Minister of Transport have any plans to phase out the CTC?

**Mr. Mazankowski:** No, sir.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Campbell. It is always a pleasure to have you. I suspect you have a supplementary.

**Mr. Campbell (LaSalle):** Yes, sir. The reason I asked that question was that in the last several months the requests upon the CTC have been extensive. We had the president of the CTC before this Committee several days ago and it seemed at the moment that they have been extremely understaffed. I understand that a request has been sent out to them asking them to reduce staff an additional 100 in personnel in the commission system.

[Translation]

réserver jusqu'à ce qu'on décide si l'on y implantera définitivement un ADAC port. Nous venons, je crois, d'obtenir une nouvelle prolongation d'un an au cours des deux derniers mois.

Des experts conseils de l'extérieur ont également procédé à des études très complètes sur les émanations provenant des détritiques avec lesquels on a remblayé ces terrains. Les résultats sont des plus encourageants car ils révèlent que les dangers allégués n'existent pas vraiment, ou encore que l'on peut y remédier très facilement grâce à des techniques peu coûteuses. Tout est prêt pour l'implantation d'un ADAC port à Montréal au cas où l'on déciderait d'utiliser ces terrains à cet effet.

Lorsque l'exploitation commerciale de l'ADAC a cessé, les appareils ont été intégrés à la flotte de Transports Canada. À ce moment-là, nous nous sommes défaits de nos appareils vétustes et nous avons acheté les Twin Otters. Ils ont été répartis de la flotte utilisée en permanence par l'administration aérienne, notamment pour les vols de qualification et le calibrage.

**M. Campbell (LaSalle):** Monsieur le président, ces terrains sont-ils à vendre ou seront-ils conservés par Transports Canada ou le Conseil des ports nationaux?

**M. McLeish:** Je ne crois pas que ces terrains soient à vendre. Je ne suis pas la personne la mieux placée pour répondre à cette question car j'ignore les intentions du Conseil des ports si ce n'est qu'à l'époque, il a accepté de continuer à nous les céder à raison d'une période renouvelable d'un an jusqu'à ce qu'on prenne une décision en ce qui concerne l'implantation d'un ADAC port au centre de Montréal.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je me ferai un plaisir de réexaminer cela. Si des modifications quelconques interviennent dans la politique ou la liquidation des biens en question, contrairement à ce que M. McLeish a exposé, c'est avec le plus grand plaisir que je vous communiquerai ces renseignements. Mais il a parfaitement raison, car cela relève en réalité du Conseil des ports nationaux et aussi, je suppose, de l'administration elle-même. Toutefois, je me pencherai là-dessus et je vous informerai.

**M. Campbell (LaSalle):** Merci, monsieur le ministre. Une dernière question. Le ministre des Transports a-t-il l'intention de supprimer progressivement la CCT?

**M. Mazankowski:** Non, monsieur.

**Le président:** Merci, monsieur Campbell. C'est toujours un plaisir de vous avoir parmi nous. Je soupçonne que vous avez une question complémentaire.

**M. Campbell (LaSalle):** Oui, monsieur. Si je vous ai posé la question, c'est parce qu'au cours des derniers mois la CCT a été extrêmement sollicitée. Il y a quelques jours, son président a comparu devant ce Comité et il semblerait qu'à l'heure actuelle les effectifs soient nettement insuffisants. Je crois savoir qu'on lui a récemment demandé de réduire encore ses effectifs de 100 personnes.



[Texte]

I know that they have certain powers in regard to their air transport committee. They have licensing and route scheduling, and I am sure are involved in safety regulations. Now, how can the minister justify continuing their operation, in turn hindering them by the lack of staff being imposed on them and asking them to do a tremendous amount of work far beyond the call of duty? We cannot have it both ways. We cannot ask this regulatory body to continue supervising all modes of transportation in this country and yet not provide them with the adequate staff.

My second question, Mr. Chairman, is that I understand that in both air and rail the president has mentioned that they were restricted in regard to salary and benefits to attract the proper type of qualified personnel to do the supervision the Ministry of Transport requests of them. Does the minister plan to look over the pay schedules to bring them up to date to the rail people or the air people in order that the CTC will be able to attract qualified personnel to supervise the regulations they are asked to supervise?

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, once again the former chairman of this Standing Committee is demonstrating his fairness and his candor, because when he is suggesting that the CTC is understaffed he is really in effect condemning the former administration. I respect him and I appreciate him for that because he has always been fair and seen to be fair. Quite frankly, if he had been here at the Committee meeting the other day, the major cutbacks, in terms of staffing of CTC, occurred in 1977-78 and 1978-79. Quite frankly, at this particular period in the estimates, as found on page 28-90, there were 878 people employed by the CTC at the end of 1978-79, and there is a total authorization of man-years for this period of 866. So I think the member knows very well that in the five months I have been in office as Minister of Transport I have not embarked upon a wholesale slaughter of inspectors in the CTC, nor have I rearranged the salary packages for inspectors. So if there is a problem, the problem was clearly in existence at the time I assumed the office. As I said in Committee the other night, I would be very happy to look at it, and I will be discussing it with the members of the CTC and my Cabinet colleagues.

• 1125

In so far as the work of the CTC relates to air safety—and I want to make this very clear, because it should be clarified—that the CTC is not responsible in the administration of air safety; that is the responsibility of the Ministry of Transport, and we are in the process of ensuring those safety standards are clearly upgraded. There has been a task force working for some time now on a review of the regulations on the administration of air safety. We have ordered an independent inquiry into air safety. So we are certainly not welching, from our point of view, on ensuring that an adequate level of safety and security is provided for.

**Mr. Campbell (LaSalle):** Mr. Chairman, just one brief supplementary.

[Traduction]

Je sais que le comité des transports aériens jouit de certains pouvoirs; il s'occupe des permis et des lignes ainsi que, j'en suis sûr, de la réglementation en matière de sécurité. Or, comment le ministre peut-il justifier qu'on lui demande de faire un travail qui dépasse nettement ce qu'on peut exiger d'elle tout en réduisant son personnel? On ne peut pas gagner sur les deux tableaux. On ne peut pas demander à cette régie de continuer à superviser tous les moyens de transport qui existent dans ce pays sans lui fournir le personnel nécessaire.

Voici ma deuxième question. Le président a signalé que, dans les secteurs aériens et ferroviaires, les salaires et les avantages sociaux sont insuffisants pour attirer un personnel qualifié qui aurait la charge des contrôles exigés par le ministère des Transports. Le ministre envisage-t-il de revoir les barèmes de salaires afin d'en obtenir le relèvement pour le personnel chargé des secteurs ferroviaires et aériens et de faire en sorte que la CCT puisse attirer des gens qualifiés qui seraient chargés de veiller à l'application des règlements conformément à ce qu'on exige d'eux?

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Mazankowski:** L'ancien président de ce Comité permanent fait encore une fois la preuve de son honnêteté et de sa franchise car, en affirmant que les effectifs de la CCT sont insuffisants, il condamne en réalité l'administration précédente. Je l'en remercie et je le respecte pour cela car il a toujours fait preuve d'honnêteté. Très franchement, s'il avait assisté l'autre jour à la réunion du Comité, il saurait que les principales réductions du personnel de la CCT se sont produites en 1977-1978 et en 1978-1979. Si l'on se reporte à la page 28-91 du Budget, on voit qu'à la fin de 1978-1979, la CCT employait 878 personnes et, pour la même période, le nombre d'années-hommes autorisées s'élevait à 866. Par conséquent, depuis que je suis ministre des Transports, c'est-à-dire depuis cinq mois, le député sait pertinemment que je n'ai pas fait de coupe claire parmi les inspecteurs de la CCT et que je n'ai pas non plus réaménagé leurs conditions salariales. Si, par conséquent, il existe un problème, celui-ci existait déjà lorsque je suis entré en fonction. Comme je l'ai déclaré ici l'autre soir, je me ferai un plaisir de me pencher là-dessus et d'en discuter avec les membres de la CCT et mes collègues du cabinet.

En ce qui concerne le travail de la CCT se rattachant à la sécurité aérienne, de précisions s'imposent et je tiens à ce que ce soit bien clair: la CCT n'est pas chargée de veiller à la sécurité aérienne; c'est le ministre des Transports qui en est responsable et nous sommes en train de veiller à ce que les normes de sécurité soient nettement améliorées. Depuis quelques temps déjà, un groupe de travail étudie la réglementation concernant la sécurité aérienne. Nous avons demandé une enquête dans ce domaine. En ce qui nous concerne, nous ne reculons donc pas devant nos obligations qui consistent à veiller à ce que la sécurité soit convenablement assurée.

**M. Campbell (LaSalle):** Une dernière question complémentaire qui sera brève, monsieur le président.

[Text]

**The Chairman:** One very brief supplementary, Mr. Campbell.

**Mr. Campbell (LaSalle):** Thank you. In fairness, if the Minister is, I agree, saying the CTC was slightly understaffed during the reign of the previous government—the Minister seemed to agree with that—how can the Minister condone that an additional hundred be asked to be cut off that staff if he agrees it was already understaffed? And this was asked by the present budget. The President himself—let alone just in the Rail Safety—from what he said at the last Committee meeting—are a hundred understaffed, and now to be asked to cut an additional hundred . . .

**Mr. Deniger:** Shame, shame!

**Mr. Campbell (LaSalle):** . . . how can the Minister condone that? That is all I am asking. I think it is a fair question.

**Mr. Deniger:** Shame!

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the honourable member is, I am sure, not deliberately distorting the facts. The hundred referred to by Commissioner Magee in the Committee the other day had to do with the total manpower resources of the CTC, not the Railway Transport Committee. Quite frankly, I am sure if there is a shortage in the Railway Transport Committee and particularly the safety area, the cutbacks will certainly not take place there. As a matter of fact, there is clear evidence the CTC have been advertising for additional railway safety inspectors. That is going on right now. The member mentioned the fact that perhaps the salary scale is not adequate. That certainly is a matter which has to be considered.

But I want to make it very clear—at least this was my understanding, and the record will bear it out, I am sure—that the suggestion by the President of the Treasury Board—and I have not seen the document, so I am only taking Commissioner Magee's word for it—had to do with the total manpower resource requirement and not the Railway Transport Committee.

**Mr. Campbell (LaSalle):** Mr. Chairman, I am sorry to interrupt the Minister, but if you check the record, the President's words were:

We have 78 inspectors and we should have 178.

Those were his very words, and that is what I wanted to present to the present Minister.

**An hon. Member:** Hear, hear!

**The Chairman:** Thank you, Mr. Campbell.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, my honourable friend suggested that was a statement made by the President of the CTC, Mr. Benson. I was not at that hearing. I was simply commenting on the statements made by Commissioner Magee in front of this Committee, wherein he alluded to the fact that there had been a request for a further reduction of the hundred but not, and I repeat, not, in the area of the Railway Transport Committee. There may be some allocation; but it was a global figure.

[Translation]

**Le président:** Une question complémentaire très brève, monsieur Campbell.

**M. Campbell (LaSalle):** Merci. Honnêtement, si, comme l'a dit le ministre et j'en conviens, les effectifs de la CCT étaient légèrement insuffisants sous l'ancien gouvernement, le ministre semble être d'accord là-dessus, comment peut-il tolérer une réduction supplémentaire de 100 personnes? Et c'est ce que réclame ce budget. D'après ce qu'a déclaré le président lui-même, lors de la dernière réunion du comité, le seul service des inspecteurs de la sécurité ferroviaire compte 100 employés de moins qu'il n'en aurait besoin, et l'on demande la suppression de 100 postes supplémentaires . . .

**M. Deniger:** Quelle honte!

**M. Campbell (LaSalle):** . . . comment le ministre peut-il tolérer cela? C'est tout ce que je demande et je crois que ma question est honnête.

**M. Deniger:** Quelle honte!

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, ce n'est sûrement pas à dessein que le député déforme les faits. Les 100 postes auxquels le commissaire Magee a fait allusion ici l'autre jour concernent le total des effectifs de la CCT, et non pas le Comité des transports ferroviaires. Honnêtement, je suis sûr que s'il manque du personnel au comité des transports ferroviaires, et en particulier dans le secteur de la sécurité, les réductions ne s'y appliqueront sûrement pas. En fait, on a la preuve que la CCT a fait passer des annonces pour recruter de nouveaux inspecteurs de la sécurité ferroviaire. Cela a lieu en ce moment. Le député a signalé que le barème des salaires était peut-être insuffisant. C'est un problème qu'il y a certainement lieu d'étudier.

Cependant, je tiens à dire sans ambiguïté c'est du moins ce que j'avais compris, et le compte rendu le confirmera, j'en suis sûr, que la proposition du président du Conseil du Trésor, comme je n'ai pas vu le document, je dois me fier au commissaire Magee, la proposition du président du Conseil du Trésor portait sur le total des effectifs et non pas sur le comité des transports ferroviaires.

**M. Campbell (LaSalle):** Je suis désolé, monsieur le président, d'interrompre le ministre, mais si l'on se reporte au compte rendu, on constate que les propos du président sont les suivants:

Nous avons 78 inspecteurs et nous devrions en avoir 178.

Ce sont les termes mêmes qu'il a employés et c'est sur quoi je voulais attirer l'attention du ministre.

**Une voix:** Bravo!

**Le président:** Merci, monsieur Campbell.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, mon honorable ami prétend que cette déclaration a été faite par le président de la CCT, M. Benson. Je n'ai pas assisté à cette séance. Je parlais uniquement des propos tenus ici par le commissaire Magee qui a dit qu'on demandait une nouvelle réduction de 100 employés mais, je le répète, cela ne s'appliquait pas au comité des transports ferroviaires. Il y aura peut-être des ajustements, mais il s'agissait d'un chiffre global.



[Texte]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Campbell.

Mr. Baker, then Mr. Lewis.

**Mr. Baker (Gander-Twillingate):** Mr. Chairman, I have one technical question to ask. Before I do, I just want to make a couple of comments in response to a question from my honourable friend to my left a few moments ago. Mr. McLeish and the Minister made reference, when we talking about safety, to the fact that no real action was taken by the government that endangered the safety of the travelling public.

• 1130

Well, Mr. Minister, I would seriously question that in light of the decision taken in June of this summer, which meant that a large percentage of the airports in the Province of Quebec and a very large percentage of the airports in Western Canada, as well as Eastern Canada, the smaller airports, were, in fact, hot-wired in so far as the lighting on the runways was concerned. The practice of hot-wiring, Mr. Minister, is a very serious practice because one of the designated duties of air radio operators is the monitoring of these lights, approach lights, runway lights, and to have complaints from pilots—I imagine it would be on record and perhaps the Minister or Mr. McLeish could check the record to see if there have been complaints of blinding lights during clear nights, and of not enough lighting during adverse weather conditions, when landing at these smaller airports. The practice of hot-wiring, of bringing in an electrician and taking the wire around the board that the air radio operator sits at, which means that it is set on a permanent setting of 3 when there are 5 settings, I believe should be investigated.

Furthermore, the Minister referred to the safety factor, but since he has taken office—and Mr. Minister, I know you are not responsible for the directive that was issued to your department because it came from Treasury Board—each airport manager throughout Canada had to sit down two months ago and try to figure out how he was going to cut based on that flat across-the-board statement made by Treasury Board. The manager had to figure how he was going to work it so that he would only have X-number of employees on, so he had to sit down and figure out, “well all right we can use this runway right here as the prevailing runway so we will not have a 2 percentage cutback in other parts of our administration.” I think the Minister knows what I am talking about with the 2 per cent cut that each airport manager received about two months. I respect the Minister for having that decision reversed in a great many airports—I believe in the airport in my riding—but certainly I do not think that airport managers should be placed in that situation of having to cut back as they were forced to or as they were told to some two months ago.

Now, the question, Mr. Minister, that I wanted to ask you is, are you aware, sir, first of all, that your department is owed some \$10 million by three U.S. airlines? You are nodding your head; you are totally aware of it. I admire you for that; that is something I did not think you were aware of. Well, Mr. Minister, my question relates to where these accounts appear in the estimates. Pan American World Airways, Trans World Airlines Inc. and Seaboard World Airlines Inc., presently owe

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Campbell.

Monsieur Baker suivi de M. Lewis.

**M. Baker (Gander-Twillingate):** Monsieur le président, j'ai une question technique à poser. Auparavant, je tiens à faire quelques remarques en réponse à la question posée il y a quelques instants par mon honorable ami de gauche. A propos de la sécurité, M. McLeish et le ministre ont dit que le gouvernement n'avait pas véritablement agi de manière à compromettre la sécurité des voyageurs.

Monsieur le président, j'aurais tout lieu de le contester à la lumière de la décision prise en juin dernier et qui signifiait que dans un grand nombre des petits aéroports du Québec ainsi que de l'ouest et même de l'est du Canada, les pistes ne sont pas correctement éclairées. Le branchement des lumières monsieur le ministre, est un problème très fréquent car l'une des tâches des opérateurs-radios est de régler l'éclairage, les feux d'approche, le balisage lumineux des pistes. Le ministre ou M. McLeish pourrait sans doute vérifier les documents, car il en existe certainement, pour voir si les pilotes se sont plaints de ce qu'en atterrissant dans ces petits aéroports, l'éclairage était aveuglant par temps clair ou insuffisant par mauvais temps. Je crois qu'il y aurait lieu d'enquêter sur la méthode qui consiste à faire venir un électricien et à faire contourner la console à laquelle est assis l'opérateur-radio, le branchement étant réglé en permanence sur la position trois alors qu'il existe cinq positions.

De plus, le ministre a parlé du facteur de sécurité, mais depuis qu'il est entré en fonction—certes, monsieur le ministre, je sais que vous n'êtes pas responsable de la directive qui a été transmise à votre ministère puisqu'elle émanait du Conseil du Trésor—mais il a fallu que tous les directeurs d'aéroports du Canada essaient de trouver, il y a deux mois, la manière d'effectuer la réduction générale ordonnée par le Conseil du Trésor. Il a fallu que ces directeurs tirent des plans sur la comète pour qu'il ne reste plus que X employés; on a donc probablement décidé de se servir surtout de telles pistes pour éviter une réduction de 2 p. 100 dans d'autres secteurs de l'administration. Le ministre, j'en suis sûr, sait à quoi je fais allusion en parlant de la réduction de 2 p. 100 ordonnée il y a environ deux mois aux directeurs d'aéroport. Je suis content que le ministre ait annulé cette décision dans bien des aéroports donc celui de ma circonscription; toutefois, il me paraît anormal que les directeurs d'aéroports aient à effectuer des réductions comme celles auxquelles on les a forcés ou qu'on leur a ordonné il y a à peu près deux mois.

Voici donc la question que je voulais vous poser, monsieur le ministre: tout d'abord, savez-vous que trois compagnies aériennes américaines doivent environ 10 millions de dollars à votre ministère? Vous hochez la tête; vous le savez donc parfaitement. Je vous admire; j'ignorais que vous étiez au courant. Je voudrais savoir où se trouvent ces comptes dans le budget. Pan American World Airways, Trans World Airlines Inc et Seaboard World Airlines Inc doivent actuellement 10 millions de

[Text]

your department some \$10 million for en route fees as well as telecommunications fees, as well as polar route fees—I am not interested in the polar route fees at all because they do not relate to my area. Now, these three airlines have paid to your department in the last four years some \$23 million. They paid to your department \$14 million—just these three airlines—since 1975 for en route fees. They paid over \$9 million for the telecommunications fees. Apart from that they owe you some \$10 million.

Well, Mr. Minister, when you talk about supporting airports or self-supporting airports and airports that are in the red—and Mr. McLeish, even before you took power, sir, I was examining commissions to run airports in the country—certain airports have been designated. If you add up what some of these so-called airports in the red make through their air radio operations and their ATC operations, you will come up with a different figure than Mr. McLeish is saying, or the department says in the estimates is the cost recovery level of that particular airport. In other words, what I am saying is this: you can take an airport, and I am asking Mr. McLeish, if these fees which do not appear to my examination in the discussions that are taking place right now, you take an airport which has air radio operators, which has ATC operators—and I just listed three airlines—who give a revenue to your department—all right?—and when you look at the balance sheet for that airport, all you see is the expenditures and then the revenue generated by the terminal, in other words, the landing fees. You do not see the amount that is brought in by the case that I just referred to you of the three airlines. Do you understand what I am saying, Mr. McLeish? In other words, when we go into the new system of having the commission, will all of the expenditures and the revenues of that airport be taken into account in establishing the exact revenue and expenditure position of that airport? Because if it is, then it will seriously change what is on the books for several of these airports that you have under consideration.

• 1135

**The Chairman:** Thank you, Mr. Baker.

**Mr. Mazankowski:** I hope, Mr. Chairman, Mr. Baker has kept track of the number of questions he has asked.

**The Chairman:** It was a nine-minute commentary.

**Mr. Mazankowski:** There are a number of points. I will comment on some of them and Mr. McLeish I am sure will want to comment on a number as well.

**The Chairman:** Briefly, I trust, Mr. Minister.

**Mr. Mazankowski:** First of all I have to say this, Mr. Chairman. The charges that the member has spoken of are very, very serious. I would hope that he is in a position to substantiate those, because . . .

**Mr. Baker (Gander-Twillingate):** Hot wire.

**Mr. Mazankowski:** Hot wire. Because I would consider that to be a very serious charge, and knowing the hon. member as I do, I am sure that he speaks with some degree of authority

[Translation]

dollars à votre ministère pour les frais d'escale et de télécommunication ainsi que pour le survol du pôle. Les droits de survol du pôle ne m'intéressent pas car cela n'a rien à voir avec ma région. Ces trois compagnies aériennes ont versé 23 millions de dollars environ à votre ministère au cours des 4 dernières années. Pour les frais d'escale, elles vous ont versé 14 millions de dollars—c'est-à-dire uniquement ces trois compagnies aériennes. Elles vous ont payé plus de 9 millions de dollars pour les frais de télécommunication. Elles vous doivent encore environ 10 millions de dollars.

Vous parlez, monsieur le ministre, des aéroports dont le budget est équilibré et de ceux qui sont en déficit—avant que vous entriez en fonction, monsieur McLeish, je me suis penché sur les commissions pour l'administration des aéroports du pays—certains aéroports ont été désignés. Si l'on ajoute ce que les aéroports déficitaires gagnent sur leurs opérations radio et de contrôle aérien, on obtiendrait un chiffre tout différent de celui cité par M. McLeish et tout différent aussi des montants cités par le ministère dans le budget comme étant le montant des fonds recouvrés par ces aéroports. Or jusqu'à présent, on n'a pas fait état de ces revenus en parlant des aéroports qui ont ordinairement un service de contrôle aérien, lequel rapporte de l'argent. Les bilans de ces aéroports font état uniquement des dépenses et des recettes provenant des droits d'atterrissage, tandis que les autres recettes que je viens d'évoquer sont passées sous silence. Vous me suivez bien, monsieur McLeish? Lorsque la commission entrera en fonction, tiendra-t-on compte de la totalité des recettes et dépenses d'un aéroport de façon à tenir un bilan exact des recettes et dépenses? Si on procède de la sorte, les bilans de ces aéroports changeront très sensiblement.

**Le président:** Merci, monsieur Baker.

**M. Mazankowski:** J'espère que M. Baker a fait une liste des questions qu'il a posées.

**Le président:** Il a pris neuf minutes.

**M. Mazankowski:** Je répondrai à certaines questions, M. McLeish répondra à d'autres.

**Le président:** J'espère que vous serez bref, monsieur le ministre.

**M. Mazankowski:** Les accusations du député sont extrêmement graves. J'espère donc qu'il est en mesure de prouver leur bien-fondé.

**M. Baker (Gander-Twillingate):** Et l'éclairage.

**M. Mazankowski:** Oui, l'éclairage. Vu la gravité de l'accusation, et connaissant le député, je suis sûr qu'il n'a pas parlé



## [Texte]

when he has made that statement, and I would hope that he will be able to provide us with sufficient evidence to back that up.

The member referred to the matter of an indebtedness by three or four foreign carriers in the matter of en route fees and transatlantic charges. That has been under dispute for quite some time. It was before the courts and the Federal Court of Canada I believe ruled in favour of the government and that has since been appealed, I understand. The reason that it is not in the estimates is very simple. The estimates are authorities to spend. This is a liability and if it appeared anywhere, I would presume it would appear in the public accounts, perhaps as an asset. I am not sure to what extent it could be considered an asset, given the fact it is still before the courts.

With respect to the matter of cutbacks as it relates to the airports, the administration of airports, and the implication that such cutbacks may constitute an impairment to safety, I want to clearly dispel that implication, because while there have been freezes imposed and while there has been a close look taken with respect to manpower resources in the interests of providing a lean and efficient administration—and I am sure Mr. Baker does not agree with that—in the interests of providing a lean and efficient administration it has not been the policy of this government to be so lean and so skimpy that it would impair the adequate levels of safety and security. I have personally unfrozen funds without any question, without any question whatsoever, in which the matter of failure to spend such funds would constitute any impairment to safety. And I want to make that very clear to the honourable member and to all honourable members because I consider the safety and security in the air, on land and on sea as one of my paramount responsibilities. I know of no case, Mr. Baker, where I have denied the department the authority to spend money when it involved the safety and security of people and goods.

• (1140)

With respect to the reference to the establishment of commissions to operate airports, Mr. Baker, there have not been any designated airports to be set up as commissions. It was simply a task force study that was conducted by the previous administration, looking at different techniques and different ways and means in which we might operate our airports.

The concept of a local commission with some local autonomy, I must say, has some appeal to me. This is being explored. As a matter of fact there are one or two airports that are keenly interested in becoming involved in an administration which would set up a local airport commission. But there has not been any designation by the department.

We will certainly work with any city or transportation authority who has expressed the desire to work towards the establishment of a commission and we would facilitate that development in any way we can because we think it would be a very useful experiment, but it is not by unilateral decree.

Mr. McLeish may have some response in terms of protective values and with respect to the allocation of funds arising from

## [Traduction]

en l'air, j'espère donc qu'il pourra nous donner des preuves de ce qu'il avance.

Le député a invoqué les montants dûs par trois ou quatre compagnies aériennes étrangères pour les frais d'escorte et de survol. Cette question est en litige depuis tout un temps déjà. La Cour fédérale qui en a été saisie s'est prononcée en faveur du gouvernement, décision dont il a déjà été fait appel. Si ces montants ne figurent pas dans le budget, c'est pour la bonne raison que le budget contient des autorisations de dépense. Or ceci fait partie du passif; si on devait faire figurer ce montant, ce serait sous l'actif des comptes publics. Je ne suis pas certain que ce montant puisse être considéré comme un actif, le fait étant encore devant les tribunaux.

En ce qui concerne les restrictions imposées aux aéroports, restrictions qui seraient susceptibles de nuire à la sécurité, c'est faux, car si on a effectivement essayé de réaliser des économies en réduisant les frais d'administration, je suis sûr que M. Baker n'ira pas jusqu'à dire que le gouvernement irait jusqu'à économiser de l'argent en mettant en danger la sécurité des passagers. J'ai d'ailleurs débloqué certains fonds sans poser la moindre question, lorsqu'il s'est avéré que ce blocage risquait d'être préjudiciable à la sécurité. J'insiste là-dessus, car la sécurité dans les airs, sur terre et sur mer est une de mes principales responsabilités. Vous ne pourrez pas, M. Baker, me citer un seul cas où j'ai interdit au ministère d'engager des crédits lorsqu'il s'agissait de la sécurité des passagers ou des marchandises.

En ce qui concerne les commissions qui seraient chargées d'exploiter les aéroports, aucun aéroport n'a encore été désigné. Il s'agit simplement d'une étude effectuée par un groupe de travail spécial à la demande du gouvernement précédent, en vue d'étudier différentes méthodes de gestion des aéroports.

Le principe d'une commission locale jouissant d'un certain degré d'autonomie ne me déplaît guère. Nous sommes en train d'étudier cette possibilité. Un ou deux aéroports nous ont déjà fait savoir qu'ils aimeraient beaucoup participer à une expérience de ce genre. Mais jusqu'à présent, aucun aéroport n'a encore été désigné.

Nous prêterons notre concours à toute ville ou administration des transports qui exprimerait le désir de créer ce genre de commission. Et nous les appuierions dans toute la mesure du possible, étant d'avis que l'expérience serait très utile, à notre sens. Mais les choses ne se font pas par décret unilatéral.

M. McLeish pourra vous ajouter d'autres détails concernant les mesures de protection et les recettes qui proviendraient des services en cours de vol et des systèmes de navigation.

[Text]

the potential of funds from enroute services and navigational systems.

**The Chairman:** Mr. McLeish.

**Mr. McLeish:** Thank you, Mr. Minister. Mr. Chairman, the question of hot-wiring is one that I will look into immediately. We have in fact changed the location of the switch panels at some airports in order to make them available, when radio operators are not present, to other Transport employees to operate the lights when that is required in the name of safety. Now, I will look into the hot-wiring allegations. I would certainly appreciate any information you could give me that would assist me in following this up.

As the Minister indicated with respect to cutbacks at airports, this was feared by many of our airport managers because we were undergoing a freeze and, as the Minister indicated, that freeze of personnel at airports has been relaxed and I think everything is back to normal. I am quite sure of this.

Concerning the fees owned by the three carriers, the courts in November of 1978 ruled in our favour, as the Minister indicated. These fees customarily have been paid under protest by the carriers involved and the degree of delinquency at the moment appears to be about \$4 million approximately. That is normally collected through an arrangement with the United Kingdom, the Civil Aviation Authority in the United Kingdom. If there were to be any further difficulties in collecting these fees then further proceedings through the United Kingdom might be necessary. There has also been some indication of activity by the carriers to dispute the ruling and that is being examined at this time.

**Mr. Baker (Gander-Twillingate):** Mr. Chairman, it is actually \$10 million because it is \$4 million up to March 31, 1977, what is owed up to January 31, 1979 is 8.1 . . .

**The Chairman:** Sorry, Mr. Baker.

**Mr. McLeish:** With respect to your question relating to the airport task force, I think the Minister has answered the status of that but I would point out that the question is annual fees. We are obliged by Treasury Board directive at this time to include the cost of terminal services in the airports and this we are doing. However, the task force in its examination of the whole question of the financing of airports has recommended that such charges not be assessed against airports under the commission concept. That is still under deliberation and consultation with the provinces and the airport users, and it will be fully debated before we make our recommendations to the Minister.

• 1145

**The Chairman:** Thank you, Mr. McLeish. Mr. Lewis and then Mr. Turner—and Mr. McLean, so be very brief, please.

**Mr. Lewis:** Mr. Chairman, I have a very brief question, through you to the Minister. My riding is north of Toronto and outside the general area of the larger airports. I am concerned about small airports throughout this country. They

[Translation]

**Le président:** Monsieur McLeish.

**M. McLeish:** Merci, monsieur le ministre. La question de l'éclairage des pistes fera l'objet d'une enquête immédiate. Nous avons déjà changé l'emplacement des panneaux de commande dans certains aéroports, de façon à ce que, en l'absence des opérateurs radio, d'autres employés du ministère des Transports puissent assurer l'éclairage des pistes lorsque c'est nécessaire pour la sécurité. Je vais donc étudier cette question de l'éclairage. Je vous serais à ce propos reconnaissant de tout renseignement que vous pourriez me faire parvenir pour m'aider dans cette enquête.

Ainsi que le ministre vous l'a expliqué, les directeurs de nos aéroports ont exprimé leur inquiétude suite aux restrictions budgétaires; or les restrictions relatives au personnel des aéroports ont depuis lors été réduites, et tout est revenu à la normale, je crois, ou plutôt j'en suis sûr.

En ce qui concerne les redevances dues par trois compagnies aériennes, les tribunaux se sont prononcés en notre faveur en novembre 1978, ainsi que le ministre l'a expliqué. Ces compagnies ont toujours prétendu que les redevances n'étaient pas dues et actuellement, elles doivent environ 4 millions de dollars. Normalement, ces montants sont perçus aux termes d'un accord conclu avec la *Civil Aviation Authority* de Grande-Bretagne. Si le recouvrement de ces redevances se heurte à de nouvelles difficultés, il va falloir envisager d'autres mesures avec la Grande-Bretagne. Ces compagnies aériennes semblent d'ailleurs décidées à interjeter appel et le fait est actuellement à l'étude.

**M. Baker (Gander-Twillingate):** Ce montant s'élève en réalité à 10 millions de dollars, 4 millions étant exigibles au 31 mars 1977, et 8.1 millions de dollars au 31 janvier 1979.

**Le président:** Désolé, monsieur Baker.

**M. McLeish:** Le ministre a déjà fait le point en ce qui concerne le groupe de travail pour les aéroports; il me suffit donc d'ajouter qu'il s'agit de redevances annuelles. Nous faisons application d'une directive du Conseil du Trésor, le coût des services des terminaux doit figurer dans le bilan des aéroports, et c'est ce que nous faisons. Toutefois, ayant examiné l'ensemble du problème du financement des aéroports, il a recommandé que ces coûts ne soient pas imputés aux aéroports dans l'éventualité de la mise sur pied de ces commissions. La question est toujours à l'étude avec les autorités provinciales et les utilisateurs des aéroports et devraient être étudiée en détail avant que nous puissions soumettre nos recommandations au ministre.

**Le président:** Merci, monsieur McLeish. La parole est maintenant à M. Lewis qui sera suivi par M. Turner et McLean. Je vous demanderai d'être bref.

**M. Lewis:** J'ai une brève question à poser au ministre. Ma circonscription est située au nord de Toronto et en-dehors de la région où se trouvent les grands aéroports. Ce qui me préoccupe par contre, ce sont les petits aéroports. Ils jouent un rôle



[Texte]

play a part in the economic base of an area, in that they are used to bring in parts, to bring in executives, to bring in people, not so much on a pleasure basis—although that does play a part in it—some of them are used for small routes. Does the department, the ministry, carry on ongoing studies as to the feasibility of present airports? Are there funds available? Is there a program of doing feasibility studies for new airports in small areas, and are there funds available for construction of airports in small areas?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I welcome the intervention of the honourable member. I think on many occasions general aviation is looked upon in some quarters as a luxury, rather than a necessity. General aviation does provide a much-needed service to many areas, and without it I think our country would be very well served.

The department, in recognition of the importance of general aviation, has commissioned a study to look into all elements of general aviation in this country and whether, in fact, it is paying its fair share or whether it is not paying enough. I think it is fair to say that we look upon general aviation with a great degree of sympathy.

With regard to airports, particularly airports that provide services to general aviation, our priority is tilted towards improving air navigational aids and systems. The Community Airport Development Program, which had been in existence for a number of years, expired. We have not remade the Community Airport Facilities Program primarily because we have felt that it was our responsibility to upgrade and enhance the navigational aids and systems rather than to establish more airports. So the onus is, to a large extent, being increasingly accepted by the provinces, indeed, many provinces have engaged in the construction of airports and it has been done in joint consultation with the federal government. We have participated, but primarily in the area of the navigational aids and systems.

That is the current policy stance and I think it will remain that way until such time as we can see our way clear to provide additional resources. The whole question is one that is very topical within our department at this particular time. Mr. McLeish may have something further to add.

**Mr. McLeish:** Mr. Mazankowski, I think you have really provided all the necessary information to the questioner.

**Mr. Lewis:** Thank you.

**The Chairman:** I am sorry; are you finished?

**Mr. Lewis:** That is fine. I just had the one question.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lewis. Mr. Turner and then Mr. McLean.

**Mr. Turner:** Mr. Mazankowski in the House and in the Committee you recently stated that high priority would be given to a transportation of dangerous goods act. How high on the priority list is this bill?

**Mr. Mazankowski:** It is very high, Mr. Turner.

**Mr. Turner:** How high?

[Traduction]

important dans la situation financière de la région où ils se trouvent vu qu'ils servent au transport des pièces de rechange et au transport des passagers, et je pense plutôt aux hommes d'affaires et non pas tellement aux gens qui voyagent pour leur plaisir. Le ministère étudie-t-il la viabilité des aéroports existants? Dispose-t-il de fonds suffisants? Envisagez-vous la possibilité de mener des études de rentabilité en vue de la création de nouveaux aéroports dans de petites agglomérations et disposez-vous des fonds nécessaires pour pareille entreprise?

**M. Mazankowski:** Je suis heureux de pouvoir répondre à l'intervention du député. On a trop souvent tendance à considérer l'aviation comme un luxe. Or l'aviation fournit un service essentiel à de nombreuses régions qui, faute de ces services, éprouveraient de graves difficultés.

Étant donné, l'importance de l'aviation, le ministère a fait faire une étude sur tous les éléments de l'aviation au Canada en vue de déterminer s'il avait la partie des frais qui lui incombent. Je vous ferai remarquer que le ministère a une vue très positive du transport aérien.

Pour ce qui est des aéroports non spécialisés, nous cherchons en priorité à améliorer les systèmes de navigation aérienne. Le programme communautaire de développement des aéroports, qui a existé pendant plusieurs années, est terminé. Si ce programme n'a pas été reconduit c'est parce que nous estimons qu'il nous incombe d'améliorer les systèmes d'aide à la navigation plutôt que de créer de nouveaux aéroports. C'est pourquoi les autorités provinciales ont maintenant pris la relève en ce qui concerne la construction de nouveaux aéroports, ce qui se fait d'ailleurs après consultations avec les autorités fédérales. Notre participation se borne essentiellement au domaine des systèmes de navigation.

Telle est la politique actuellement en vigueur, et elle le restera jusqu'à ce que de nouveaux crédits auront été dégagés. Tous les aspects de la question sont actuellement à l'étude au ministère. McMcLeish a peut-être quelque chose à ajouter à ce que je viens de dire.

**M. McLeish:** Je pense, monsieur Mazankowski, que vous avez dit tout ce qu'il y avait à dire à ce sujet.

**M. Lewis:** Merci.

**Le président:** Vous avez terminé?

**M. Lewis:** Oui. Je n'avais qu'une seule question.

**Le président:** Merci monsieur Lewis. Monsieur Turner et ensuite M. McLean.

**M. Turner:** Vous avez dit, monsieur Mazankowski, tant à la Chambre qu'au comité, que le dépôt d'un projet de loi sur le transport des produits dangereux est pour vous prioritaire. Quelle priorité lui attribuez-vous?

**M. Mazankowski:** Il occupe une des premières places sur ma liste des priorités.

**M. Turner:** Et plus précisément?

**Mr. Mazankowski:** I will repeat for about the twentieth time that the bill is going to be introduced in the next week or 10 days. I am not sure how much higher it can be than that.

• 1150

**Mr. Turner:** Are you aware that in your own department magazine in an article entitled «Mr. Mazankowski discusses his priority in Canadian transportation,» there is no mention of a new transportation dangerous goods act as a high priority. They are listed here and it is not mentioned anywhere in that article.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, it was a high priority with the former government, and we supported the principle objectives of the bill. It has been in the development stage over the last six or seven years. It is not a new bill. It is a bill that has been kicking around for—introduced in the House of Commons on three different occasions and it will certainly be introduced again. I regret that it was not included in that particular document, but it was a priority then and it is a priority now.

**Mr. Turner:** Did the Mississauga rail wreck bring this act to the top of the priority list?

**Mr. Mazankowski:** No, it did not.

**Mr. Turner:** Are you aware that under the present National Transportation Act the Minister has the power to act without waiting for the results of any inquiry in air, rail and shipping accidents?

**Mr. Mazankowski:** Yes, I am aware of that. I have acknowledged it and said that we would be prepared to act.

**Mr. Turner:** Now, I will go to London, Ontario. Recently, in the last two or three years, the runways were lengthened and brought up to the top standards in order to handle all aircraft in use today. Have you any future plans as far as radar and the new lighting system to be applied to this airport, and what is the reason for this upgrading?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, could I ask Mr. McLeish to comment on that? I do not have that information.

**The Chairman:** Mr. McLeish.

**Mr. McLeish:** I am sorry, with respect to lighting at London I do not have the answers. Yes, we have in our forecast radar to be located at London to assist with the management of traffic from the Toronto centre.

**Mr. Turner:** Is there any truth to the rumour that you hear that some international flights other than Air Canada and Canadian Pacific Airlines will use the London airport in the not too distant future due to the overcrowding of the Malton airport?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am not sure whether Mr. Turner wants international aircraft landing in London or not.

**Mr. Turner:** We will take them. Yes.

**Mr. Mazankowski:** You will. Well, that is very encouraging in order to even out the flow of traffic around this country.

**M. Mazankowski:** Je répète pour la 20ème fois que ce bill va être présenté la semaine prochaine ou dans les 10 jours. Je ne crois pas qu'on puisse donner de plus hautes priorités que celle-là.

**M. Turner:** Savez-vous qu'il y a eu un article, publié dans un magazine de votre ministère, qui était intitulé: «M. Mazankowski expose ses priorités dans le domaine des transports au Canada», et qu'on n'y mentionne pas comme grande priorité cette nouvelle loi sur le transport des produits dangereux.

**M. Mazankowski:** Je dirais, monsieur le président, que déjà le précédent gouvernement en avait fait une de ses priorités et que nous étions en faveur des objectifs de ce bill. Cela fait déjà six ou sept ans que le bill est à l'étude; l'affaire n'est donc pas nouvelle. Ce bill a déjà été présenté à la Chambre des communes en trois occasions différentes et il sera très certainement présenté à nouveau. Je regrette que cela ne se trouve pas indiqué dans ce magazine mais le fait est qu'il constituait déjà une priorité alors et qu'il constitue toujours une priorité.

**M. Turner:** Est-ce que cet accident de chemin de fer de Mississauga vous a poussé à faire de ce bill la priorité suprême?

**M. Mazankowski:** Non.

**M. Turner:** Savez-vous, qu'en vertu de la loi nationale sur les transports actuelle, le ministre a le pouvoir d'agir sans attendre que sortent les résultats d'une enquête sur des accidents survenus dans le domaine aérien, ferroviaire ou de la navigation?

**M. Mazankowski:** Oui, je suis parfaitement au courant de la chose et j'ai indiqué que nous étions prêts à agir.

**M. Turner:** Je reviens donc à la question de London. Très récemment, soit ces deux ou trois dernières années, on a prolongé les pistes d'atterrissage au maximum afin de pouvoir prendre en charge tous les appareils utilisés actuellement. Est-ce que vous avez des plans pour installer dans cet aéroport le radar et un nouveau système de feux d'atterrissage? Pourquoi avez-vous amélioré ces installations?

**M. Mazankowski:** Je n'ai pas ces renseignements, aussi vais-je demander à M. McLeish de vous répondre.

**Le président:** Monsieur McLeish.

**M. McLeish:** Je m'excuse, mais pour les feux à London, je ne puis vous dire quelle est la situation; nous avons certainement prévu l'installation du radar à London afin d'aider à soulager le trafic à Toronto.

**M. Turner:** Doit-on croire à cette rumeur qui indique que, vu la surcharge à l'aéroport de Malton, on ferait appel à l'aéroport de London pour prendre certains vols internationaux autres que ceux d'Air Canada et du CP?

**M. Mazankowski:** Je ne sais pas si M. Turner désire qu'il y ait des vols internationaux qui aboutissent à London.

**M. Turner:** Nous sommes prêts à les accepter.

**M. Mazankowski:** Oui? C'est une bonne nouvelle car nous pourrions alors égaliser le trafic au Canada. La plupart des



## [Texte]

Most people do not like airplanes landing in their cities. But I will certainly consider the representation, Mr. Turner.

**Mr. Turner:** What rules and regulations apply to the regional carrier, Great Lakes, as far as passenger service is concerned?

**Mr. Mazankowski:** Well, could you be a little more specific. I am not sure . . .

**Mr. Turner:** Well, if you take the direct flight from London to Ottawa and you are supposed to be here around 9.15 in the morning, they dump you off at Toronto airport and say this flight is cancelled and you are strictly on your own. You go to the Air Canada desk and nobody knows what is going on. If you arrange your flight to attend a meeting in Ottawa at 10:30 and you are in Toronto, you arrive here approximately at 12, or 12:30.

**Mr. Mazankowski:** I wonder, Mr. Chairman, if Mr. Turner registered that sort of evidence with the CTC who are really responsible for ensuring that the kind of service that is required under their licensing arrangement is in fact provided.

**Mr. Turner:** I sent a letter and I am still waiting for the answer.

Radio operators are almost two years without a contract and recently Treasury Board made a lower offer than previously made and this offer is below the cost of living. How in the world do you expect anybody to make a settlement?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am not involved in the negotiations on behalf of Treasury Board. My responsibility is ensuring that adequate levels of safety and security are provided, and that is the extent of my involvement. I would suggest that Mr. Turner attend a committee where the President of the Treasury Board is a witness and perhaps he could address that question to him.

**Mr. Turner:** Maybe you should be involved. Do you talk to the President of the Treasury Board to make sure that he is bargaining in good faith?

**Mr. Mazankowski:** Yes, I have talked to the President of the Treasury Board on this very important matter, and I do not treat this very lightly. I think it has to be remembered. But I would rather not get drawn into the negotiations. The route selected by the radio operators was, I believe, conciliation. They rejected majority conciliation report, which was signed by a representative of their own union, and that offer, as I understand it, has been advanced to radio operators. They have not accepted it and I understand negotiations are still going on.

• 1155

**Mr. Turner:** Some of these top Treasury Board officials make \$50,000, \$55,000, \$60,000 a year. It is the easiest thing in the world when they are making that kind of money to say to the little guy, you are only entitled to 50¢ an hour, or something like that. This is what is wrong. Maybe the Minister should be involved in the negotiations. Maybe we would not

## [Traduction]

gens ne sont pas d'accord pour que les avions atterrissent dans leur ville; mais je vais certainement prendre votre requête en considération, monsieur Turner.

**M. Turner:** Quelles sont les règles et règlements qui s'appliquent au transporteur régional Great Lakes dans le cadre de son service-passager?

**M. Mazankowski:** Pourriez-vous préciser votre question, car je ne suis pas sûr, . . .

**M. Turner:** Prenons le cas d'un vol direct de London à Ottawa: vous êtes censé arriver aux environs de 09 h 15 mais, en cours de route, on vous débarque à l'aéroport de Toronto et on vous prévient que le reste du vol est annulé. Vous restez en plan et vous vous adressez au comptoir d'Air Canada mais personne n'est au courant de la situation. Si vous aviez l'intention de participer à une réunion à Ottawa à 10 h 30 et que vous êtes encore à Toronto vous n'arriverez probablement qu'aux environs de midi ou de midi trente.

**M. Mazankowski:** Je me demande si vous avez fait part de ce fait, monsieur Turner, à la Commission canadienne des transports qui est l'organisme devant assurer, dans le cadre des émissions de permis, que ce genre de service soit rendu.

**M. Turner:** Je lui ai envoyé une lettre et j'attends toujours la réponse.

Cela fait presque deux ans que les opérateurs radio n'ont plus de contrat et récemment le Conseil du trésor leur a présenté une offre plus basse que la précédente, offre qui s'établit en-dessous du coût de la vie. Comment vous attendez-vous alors à ce qu'il y ait accord?

**M. Mazankowski:** Je ne m'occupe pas de négocier pour le compte du Conseil du trésor. Mes responsabilités se limitent à m'assurer que nous fournissons la sécurité nécessaire, voilà tout mon mandat. Je vous conseillerais, monsieur Turner, d'assister à un comité où le Conseil du trésor comparait comme témoin et peut-être que vous pourrez alors lui poser cette question.

**M. Turner:** Peut-être que vous devriez vous occuper de cette question. Est-ce que vous ne pourriez pas parler au président du Conseil du trésor et lui demander de s'assurer que les négociations soient faites en toute bonne foi?

**M. Mazankowski:** Justement, j'ai discuté avec le président du Conseil du trésor de cette question de toute première importance car je prends les choses très au sérieux. Croyez-moi, je prends les choses très au sérieux. Mais je ne voudrais pas me lancer dans les négociations. Les opérateurs radio ont choisi la voie de la conciliation et ont rejeté le rapport majoritaire de conciliation qui avait été signé par un représentant de leur syndicat et l'offre qui avait, si je comprends bien, été faite aux opérateurs radio. Ils n'ont pas accepté ce rapport et je crois comprendre que les négociations sont toujours en cours.

**M. Turner:** Certains de ces principaux fonctionnaires du Conseil du Trésor ont des salaires de \$50,000, \$55,000 et \$60,000 par année. C'est bien facile, lorsqu'on a ces salaires, de dire aux gagne-petit qu'ils n'ont le droit que de recevoir 50 c. l'heure ou quelque chose du genre. Voilà ce qui ne vas pas dans cette affaire. Peut-être que le ministre devrait s'occuper

[Text]

have the problems; because I will say, Mr. Minister, you have a lot of heart; and that is what we need in wage negotiations.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I think the honourable member recognizes that when there is a change of government you do not necessarily change the employees of government. Basically, we have the same people doing that job as the former administration did.

Mr. Deniger wants to eat up a lot of time in the Committee and then he wants to get his shots in by prompting his members next to him.

**Mr. Turner:** I do not need any prompting.

**Mr. Mazankowski:** I know that, Mr. Turner.

**The Chairman:** Nor does the Chairman.

Mr. Turner, this is your last question.

**Mr. Turner:** In Toronto you made a speech stating that on November 5 you were going to improve safety standards. Okay. Now we have more planes, more pilots; and Treasury Board are asking for a reduction of staff, and we are still in this age of more planes and more pilots every day. How are you going to increase and improve safety standards and still have Mr. Sinclair's wishes of cutting the staff at the same time?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I think I answered that question. I think it was confirmed and concurred in by the Air Administrator, who simply reaffirmed that what I had stated was in fact correct.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Turner.

Mr. McLean.

**Mr. McLean:** Mr. Chairman, I would like to follow up the direction in which Mr. Lewis was heading. The Minister was speaking about upgrading existing airports. I would like to ask, if I could, what is the situation in the Waterloo-Wellington airport, which has, as I understand it now, one of the most dramatic increases in traffic in small aircraft, and proposals for an industrial development beside it? At what stage are negotiations on increasing runway lengths, and the installation of ILS?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I would have to take that question as notice, unless Mr. McLeish has some information readily available. I can certainly get that information to you directly, or table it with the Committee.

**Mr. McLean:** I would be happy about that. What prompts the question is that my information is the matter, while needing the improvement and agreement for the extension, is now bogged down over whether or not—the regional solicitor says a municipal by-law is just as effective as a federal zoning by-law. Evidently there is disagreement over this and the land-owning, not over the principle of increasing this. One becomes concerned about safety, with the factor of the volume of use around that area.

[Translation]

des négociations et alors peut-être que nous n'aurions pas ces difficultés, car je dois reconnaître, monsieur le ministre, que vous avez beaucoup de cœur et c'est ce dont on a besoin dans les négociations salariales.

**Mr. Mazankowski:** Je pense que l'honorable député se rend compte que lorsqu'on change de gouvernement, on ne change pas nécessairement les employés du gouvernement. Ceux qui travaillent pour nous sont fondamentalement les mêmes que ceux de l'administration précédente.

M. Deniger veut s'adjuger beaucoup du temps en Comité; et en plus, il veut pousser les députés près de lui à présenter ses propres suggestions.

**M. Turner:** Je n'ai pas besoin qu'on me souffle.

**Mr. Mazankowski:** J'en suis bien certain, monsieur Turner.

**Le président:** Et on n'a pas besoin non plus de pousser le président.

Monsieur Turner, ce sera votre dernière question.

**M. Turner:** A Toronto, vous avez dans votre discours du 5 novembre, indiqué que vous vouliez qu'on améliore les normes de sécurité. D'accord. Mais de nos jours, il y a plus de en plus d'appareils, de pilotes et pourtant le Conseil du Trésor demande qu'on réduise le personnel. Comment conciliez-vous l'amélioration des normes de sécurité avec le fait que M. Sinclair désire réduire votre personnel?

**Mr. Mazankowski:** Je crois avoir déjà répondu à cette question. L'administrateur des transports aériens a confirmé et soutenu ma déclaration en réaffirmant en fait que ce que j'avais dit était exact.

**Le président:** Merci, monsieur Turner.

Monsieur McLean, vous avez la parole.

**M. McLean:** J'aimerais continuer dans la même veine que M. Lewis. Le ministre nous parlait d'améliorer les installations dans nos aéroports et je voudrais vous demander quelle est la situation à cet aéroport de Waterloo-Wellington où, si je comprends bien, l'augmentation du nombre des petits appareils est immense et où, à côté, on est en train de promouvoir tout un secteur industriel? A quelle étape en sommes-nous des négociations en vue de prolonger les pistes d'atterrissage et d'installer un système d'atterrissage sans visibilité?

**Mr. Mazankowski:** Monsieur le président, il va falloir que je réponde plus tard à cette question à moins que M. McLeish puisse nous donner des renseignements. Je peux très certainement vous faire envoyer directement ces renseignements ou les faire déposer auprès du Comité.

**M. McLean:** J'en serais extrêmement heureux. Ce qui m'a poussé à vous poser cette question, c'est que, d'après les renseignements que j'ai reçus, d'une part on a besoin de ces améliorations et d'un accord pour la prolongation des pistes d'atterrissage; mais, d'autre part, toute l'affaire s'est embourbée parce que l'avocat du gouvernement régional a indiqué qu'il existe dans ce cas un règlement municipal qui a autant force de loi que le règlement de zonage fédéral. Naturellement, on ne conteste pas ce principe de l'agrandissement des installations mais on ne s'entend pas sur cette question de règlement



## [Texte]

**Mr. Mazankowski:** Certainly we would be able to provide that information, Mr. McLean.

Mr. Chairman, I am not sure if this requires a quorum, but Mr. Towers did ask me to provide information on the annual level of subsidies provided by all levels of government to the various modes of travel in Canada, as well as the annual subsidy level provided by both government and the private sector. The information I have available is for the year 1975. It is the latest information readily available at the present time. An updated report could be forthcoming in the next few months.

As I promised Mr. Towers that I would provide the Committee with that information, I am prepared to turn it over to you, Mr. Chairman, and perhaps the Committee may want to dispose of it in the manner in which it sees fit.

**Mr. Lumley:** Just append it.

**Mr. Mazankowski:** Is there a French-language version of that?

There are versions in both French and English. The Clerk has a French version and this is the English version.

**The Chairman:** If it is the wish of the Committee I will ask the Clerk to distribute it to members of the Committee as opposed to having it as an appendix.

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Could we have one very brief question from Mr. Beattie? Then we will adjourn.

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** Thank you, Mr. Chairman. It will be brief. I will just follow on the line of questioning of my colleague, Mr. Reid, on Hamilton Airport, if we could call it that. I would like to remind you, Mr. Mazankowski, that Hamilton is the third largest airport in the country in terms of take-offs and landings, way ahead of Mirabel and Winnipeg.

The Chairman knows very well the situation in Hamilton. He flew in there on Friday and could not land, and really the weather was not that bad. He had to go on to Toronto, resulting in about a three- or four-hour delay.

What I want to know is that approximately a year ago the then government made a firm commitment, according to the Minister of Transport, of a hundred million dollar expansion of an airport in Hamilton. He made that commitment and then right away called another environmental study. We have had something like 25 studies on that airport over the last 10 years. I do not know how many we have had on the environment but at this point we know the habitat of every bullfrog and reed in Wentworth County. That I do know. But still no decisions on the airport.

## [Traduction]

et de propriété des terres. Entre-temps, vu l'importance du volume du trafic dans cette zone, on commence à se préoccuper des normes de sécurité.

**M. Mazankowski:** Il n'y a pas de doute qu'on pourra vous fournir ces renseignements, monsieur McLean.

Monsieur le président, je ne sais pas si nous avons besoin d'un quorum pour que je puisse indiquer, comme M. Towers me l'a demandé, quel est le montant annuel des subventions fournies par tous les échelons du gouvernement à chaque mode de transport au Canada, ainsi que le montant annuel des subventions fournies d'une part par le gouvernement et, d'autre part, par le secteur privé. Les renseignements dont je dispose sont ceux de l'année 1975 car ce sont les derniers disponibles. Il se peut qu'un rapport davantage à jour soit publié au cours des prochains mois.

Comme j'ai promis, monsieur Towers, que je fournirais au Comité ces renseignements, je suis prêt à vous les remettre, monsieur le président, et le Comité décidera de ce qu'il veut en faire.

**M. Lumley:** Il suffira de les annexer au procès-verbal.

**M. Mazankowski:** Y a-t-il une version en langue française?

Oui, il y a des versions en langue française et en langue anglaise; le greffier en a une en français et voici la version anglaise.

**Le président:** Si le Comité est d'accord, je vais demander au greffier de distribuer ces documents aux membres du Comité plutôt que de les annexer.

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Monsieur Beatty, vous pourrez poser une brève question, puis nous ajournerons.

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Merci, monsieur le président. Je serai bref et parlerai du même sujet que mon collègue, M. Reid, mais appliqué à l'aéroport d'Hamilton, si on peut le nommer ainsi. Je voudrais vous rappeler, monsieur Mazankowski, qu'au point de vue décollages et atterrissages, Hamilton se classe au troisième rang des aéroports du pays, c'est-à-dire bien avant Mirabel et Winnipeg.

Notre président est très au courant de la situation d'Hamilton, car il y a été vendredi dernier et son avion n'a pas pu atterrir alors que les conditions météorologiques n'étaient pas tellement mauvaises; il lui a fallu se rendre à Toronto, ce qui a créé un retard de 3 à 4 heures.

Il y a environ un an, le gouvernement d'alors, c'est-à-dire le ministre des Transports, s'était engagé fermement à dépenser 100 millions de dollars pour l'expansion de l'aéroport d'Hamilton, et, tout de suite après cette décision, on a lancé une nouvelle étude sur les conditions de l'environnement. Cela fait au moins 25 études que l'on fait depuis dix ans au sujet de cet aéroport. Je ne sais pas combien il y en a eu sur l'environnement, mais pour l'instant, nous connaissons l'endroit où se trouve chaque grenouille et chaque roseau dans le comté de Wentworth; par contre, il n'y a toujours pas eu de décision prise au sujet de l'aéroport.

*[Text]*

I suspect at that time the study took place in order to get us past the election, which it did. I have looked through the estimates here and not only do I not see any money for Hamilton, I do not even see the name Hamilton mentioned in the whole book, as it relates to transport.

**Mr. McDermid:** It is a great airport.

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** Because it is not mentioned in the estimates there, and in light of the fact that the Minister did say it was a firm commitment, I am wondering now—maybe Mr. Reid asked this question but I will ask it again—just what sort of priority is there, and can you tell me, of the three concepts, if it is a priority, just what concept are you giving serious consideration to?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I think the hon. members know that the estimates that we are dealing with here today are not my estimates.

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** I realize that.

**Mr. Mazankowski:** Maybe that answers the first part of your question.

**Mr. Beattie (Hamilton Mountain):** Yes, it does.

**Mr. Mazankowski:** I have been around the House of Commons for some 11 years and that airport has always been a matter that has been raised by members from the Hamilton area. Notwithstanding the fact that there may have been something less than a sincere commitment by virtue of the fact that the moneys are not provided for in the estimates, I can assure you, Mr. Beattie, that the Hamilton Airport is one of very high priority. It is actively being considered, and the concepts that were established and were considered by the former government are being reviewed and re-evaluated. That process is going on now. Upon the conclusion of that we hope we will be in a position to make an announcement.

I am not in a position at this particular time to indicate to you what concept it will be because that decision has not been finally made. But I want to say to you that we think we can develop an adequate airport facility there for less money than was promised by the former government. We think there are some environmental considerations that can be satisfied by taking a different approach, and it is in those areas that we are actively studying the matter. I am sure that I will not disappoint you, sir, and your colleagues in the Hamilton area, when the decision is finally made.

• 1205

**The Chairman:** Mr. Minister, I think that is a very positive note to end on.

**Mr. Lumley:** On a point of order.

**The Chairman:** A point of order, Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** I was going to wait until Mr. Beattie's question was finished. I would just like to advise the minister that a few minutes ago he was taking credit for the estimates in respect of man-years of the CTC. He cannot have it both ways with regard to the estimates.

*[Translation]*

Je suppose que l'on a lancé cette étude pour tuer le temps jusqu'à ce que l'élection ait eu lieu et c'est ce qui s'est produit. Après avoir examiné les prévisions budgétaires que j'ai ici, je constate que non seulement on n'y trouve aucun fonds destiné à Hamilton, mais qu'on n'y trouve même pas mentionné le nom d'Hamilton dans le cadre des transports.

**M. McDermid:** C'est tout un aéroport.

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Vu qu'on ne le mentionne pas dans le budget que nous avons ici et vu que le ministre avait indiqué qu'il s'agissait d'un engagement tout à fait ferme, je me demande, et peut-être que M. Reid a déjà posé cette question, mais je la pose à nouveau, quelle priorité—s'il y en a une dans le cadre de ces trois concepts—l'on a donnée, à cet aéroport?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je pense bien que les honorables députés se souviennent que nous traitons ici d'un budget que je n'ai pas établi.

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Oui, j'en suis conscient.

**M. Mazankowski:** Peut-être qu'ainsi j'ai répondu à la première partie de votre question.

**M. Beattie (Hamilton Mountain):** Oui, en effet.

**M. Mazankowski:** Cela fait quelque 11 ans que je suis à la Chambre des communes et les députés de la région d'Hamilton n'ont cessé de soulever cette question. Même si la sincérité de cet engagement peut être mise en doute puisqu'aucune affectation de crédits ne se trouve prévue dans ce budget pour l'aéroport d'Hamilton, je puis vous assurer, monsieur Beattie, que cet aéroport constitue pour nous une priorité des plus grandes. Nous étudions de très près la situation et nous réexaminons et réévaluons les principes établis à ce sujet par le précédent gouvernement. L'étude est en cours et j'espère qu'une fois qu'elle sera terminée, nous serons en mesure de faire une déclaration.

Pour l'instant, je ne puis vous indiquer quel sera le concept que nous adopterons, car la décision définitive n'a pas été prise. Cependant, je puis vous indiquer que nous croyons pouvoir établir là des installations d'aéroport à la hauteur de la situation en dépensant moins que ce qu'avait prévu le précédent gouvernement. Nous pensons, en abordant l'affaire sous un angle différent, pouvoir tenir compte de certaines considérations en rapport avec l'environnement et c'est ce domaine que nous étudions de plus près. Je suis sûr que lorsque cette décision sera enfin prise, vous et vos collègues de la région d'Hamilton ne serez pas déçus.

**Le président:** Monsieur le ministre, je crois que voilà une note très encourageante pour finir.

**M. Lumley:** J'invoque le Règlement.

**Le président:** M. Lumley invoque le Règlement.

**M. Lumley:** J'allais attendre que M. Beattie ait terminé sa question. Je voulais simplement faire remarquer au Ministre qu'il y a quelques instants il s'attribuait la paternité des prévisions budgétaires, c'est-à-dire des années-hommes dans le cas de la Commission canadienne des transports. Vous ne pouvez gagner sur les deux tableaux.



*[Texte]*

**Mr. Mazankowski:** This matter has been raised in the context of the estimates as they presently exist. I guess what I am really saying is that if there has been a deterioration in the number of people in the railway safety area, then the total blame... I was simply attempting to share some of blame with the former government, but now Mr. Lumley suggests that they will take the whole blame. So there is really no rightful way in which they can suggest to me or to this government that we have been deliberately undermining the resources and the manpower with respect to railway safety. I am sure Mr. Turner has taken note of that, and I will also give him the assurance that we will see that this matter is turned around.

**The Chairman:** I want to, gentlemen, take this opportunity to express your very warm thanks to the minister and his officials. You have noted we have now gone to 12 o'clock. Of course, that is the beauty of this Committee being back in its own Committee room, we are not being forced out. I trust the minister is aware that we appreciate very much the additional burden this places on you; we are aware of it, and we thank you very much.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** On a point of order regarding our future meetings. At our steering committee meeting you will recall that we asked if the Air Canada and the CNR reports, last year's reports, were going to be referred to this Committee prior to Christmas so it would not be necessary to recall them during estimates. Have we got a confirmation that we can discuss last year's reports and therefore be calling them after the estimates?

**The Chairman:** Mr. Lumley, we are in the process of clarifying the effect of the order which accommodates the automatic reference of the annual reports of the Canadian National Railways and Air Canada to this Committee. I cannot at this moment give you the full clarification. I hope to have it very shortly, certainly in time for the next meeting. I will consult with you and other members of the steering committee beforehand with respect to it.

**Mr. Lumley:** Yes. I think it is important because obviously we want to call them, as you know, during the estimates if we cannot get them afterwards. Some of us are very concerned about it because of Air Canada's statement about privatization from the minister, and whether we agree or disagree, we respect his decision. But when the chairman makes statements that the airline is going to be profitable, or that he is working on a profitability so he can sell some shares, I was, I guess, as concerned, I am sure, as the minister and all the members of this Committee.

**The Chairman:** Thank you, very much. Gentlemen, the Committee stands adjourned until Tuesday, November 20, 11 a.m., when the minister will again be back with us under Vote 1 and the subject matter will be surface transportation.

*[Traduction]*

**M. Mazankowski:** Cette question a été soulevée dans le cadre du budget tel qu'il a été établi et, je suppose, que s'il y a moins de personnel dans ce secteur de la sécurité ferroviaire, alors tout le blâme... j'essayais simplement d'endosser une partie du blâme qu'on rejetait sur le précédent gouvernement et, maintenant, M. Lumley m'indique que c'est l'ancien gouvernement qui porte tout le blâme. Donc, on ne peut aucunement prétendre que moi, ou le présent gouvernement, nous avons délibérément sapé les ressources et la main-d'œuvre dans ce domaine de la sécurité ferroviaire. Je suis sûr que M. Turner en a pris bonne note et je lui donnerai aussi l'assurance que nous renverserons la vapeur.

**Le président:** Je vais profiter de l'occasion, monsieur, pour présenter vos remerciements les plus chaleureux au Ministre et à ses fonctionnaires. Comme vous l'avez remarqué, il est maintenant passé midi et, naturellement, c'est là l'avantage d'avoir réintégré notre propre salle de comité, on ne nous a pas mis dehors. J'espère que le Ministre est conscient du fait que nous savons fort bien le fardeau supplémentaire que cette prolongation a représenté pour lui et nous l'en remercions d'autant plus.

**M. Lumley:** Monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** J'invoque le Règlement pour discuter d'une séance future. Si vous vous souvenez bien, lors de la séance du comité de direction, nous avions demandé si le rapport de l'an passé d'Air Canada et du CNR allaient être présentés avant Noël pour que notre Comité puisse les étudier afin que nous n'ayons pas à convoquer à nouveau ces sociétés après l'étude du budget.

**Le président:** Monsieur Lumley, nous essayons de savoir quels sont les résultats de l'ordre qui veut que les rapports annuels du CNR et d'Air Canada soient automatiquement soumis pour étude à notre Comité. Pour le moment, je ne puis vous éclairer plus, mais j'espère qu'on le fera bientôt, très certainement en temps pour la prochaine séance. A ce sujet, je vous consulterai ainsi que les autres membres du comité de direction au préalable.

**M. Lumley:** D'accord. Je crois que cette question est fort importante, car il n'y a pas de doute que nous voulons les convoquer, comme vous le savez, au cours de l'étude du budget si nous ne pouvons les faire comparaître après cette étude. Certains d'entre nous se préoccupent fort de cette affaire du fait qu'Air Canada a présenté une déclaration au Ministre sur la question de savoir s'il faudrait songer à faire de cette société une société privée. Il s'agirait de savoir si nous sommes d'accord ou non avec cette décision mais, lorsque le président déclare que la société doit devenir rentable ou qu'il s'efforce de la faire devenir rentable afin de vendre certaines actions, je suis aussi intéressé par ce sujet que le Ministre, j'en suis sûr, et tous les autres membres du Comité.

**Le président:** Merci beaucoup. Messieurs, la séance est levée. Le Comité se réunira à nouveau le mardi 20 novembre à 11 h. et le Ministre comparaitra pour étudier dans le cadre du crédit 1<sup>er</sup> la question des transports de surface.



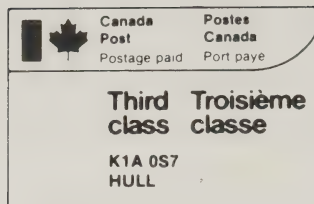












*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7  
*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

WITNESS—TÉMOIN

Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air  
Administration, Department of Transport.

M. W. M. McLeish, administrateur, Administration cana-  
dienne du transport aérien, ministère des Transports.



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 8

Tuesday, November 20, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 8

Le mardi 20 novembre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80 Vote 1 under  
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980 Crédit 1 sous la  
rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Donald Mazankowski,  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Donald Mazankowski,  
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the  
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
trente et unième législature, 1979

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. J. M. Forrestall

*Vice-Chairman:* Mr. Jack Ellis

Messrs.

Blaikie	Harquail
Bockstael	Jupp
Campbell	Lumley
(LaSalle)	MacLellan
Deniger	Mayer

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. J. M. Forrestall

*Vice-président:* M. Jack Ellis

Messieurs

McDermid	Richardson ( <i>Humboldt-</i>
McLean	<i>Lake Centre</i> )
Nylander	Ritchie ( <i>Dauphin</i> )
Peters	Turner—(19)
Reid ( <i>St. Catharines</i> )	

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, November 19, 1979:

Mr. Nylander replaced Mr. Lewis.

Mr. Peters replaced Mr. Fulton.

On Tuesday, November 20, 1979:

Mr. Bockstael replaced Mr. Baker (*Gander-Twillingate*),

Mr. Harquail replaced Mr. Lapointe,

Mr. MacLellan replaced Mr. Dionne (*Northumberland-*  
*Miramichi*),

Mr. Jupp replaced Mr. Towers.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 19 novembre 1979:

M. Nylander remplace M. Lewis.

M. Peters remplace M. Fulton.

Le mardi 20 novembre 1979:

M. Bockstael remplace M. Baker (*Gander-Twillingate*),

M. Harquail remplace M. Lapointe,

M. MacLellan remplace M. Dionne (*Northumberland-*  
*Miramichi*),

M. Jupp remplace M. Towers.

ERRATUM

Issue No. 5, page 5:13, paragraph 5—Evidence.

In the English version, line 21, delete the sentence "Mr. Howie: Well, the *precious* question" and substitute the following therefor:

Mr. Howie: Well, the *requested* question.

In the French version, line 23, delete the sentence "Mr. Howie: passons donc à cette *précieuse* question" and substitute the following therefor:

Mr. Howie: Passons donc à cette question.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 20, 1979

(9)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 11:05 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. ForreSTALL, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Blaikie, Bockstael, Deniger, ForreSTALL, Harquail, Jupp, Lumley, Mayer, McDermid, McLean, MacLellan, Nylander, Peters, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Ritchie (*Dauphin*) and Turner.

*Appearing:* The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. R. Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; Mr. K. Henderson, Director General, Railway Transportation and Mr. R. J. Marsham, Deputy Administrator.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, November 6, 1979, Issue No. 3*).

The Committee resumed consideration of Vote 1—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

The Minister and the witnesses answered questions.

At 1:15 o'clock p.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., Thursday, November 22, 1979.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 20 NOVEMBRE 1979

(9)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 05, sous la présidence de M. ForreSTALL (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Blaikie, Bockstael, Deniger, ForreSTALL, Harquail, Jupp, Lumley, Mayer, McDermid, McLean, MacLellan, Nylander, Peters, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Ritchie (*Dauphin*) et Turner.

*Comparait:* L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports.

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. R. Y. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne du transport de surface; M. K. Henderson, directeur général, Transport ferroviaire et M. R. J. Marsham, administrateur adjoint.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979 portant sur le Budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du mardi 6 novembre 1979, fascicule n° 3*).

Le comité reprend l'étude du crédit 1—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

A 13 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 22 novembre 1979, à 15 h 30.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, November 20, 1979

• 1103

[Text]

**The Chairman:** Gentlemen, for purposes of hearing the Minister and his officials, I see that we have the basic five members from all three parties.

Before I call Vote 1, it has been brought to my attention by the Minister of State for Transport responsible for marine matters that an error occurred in the printing of the evidence on the date of November 9, 1979 on the Transport and Communications Committee, Issue No. 5, the printed record beginning at page 5:13, fifth paragraph, first line in the text:

**Mr. Howie:** Well, the precious question.

Gentlemen, whereas the official transcript, the same date page 7-5, line 5, reads:

**Mr. Howie:** Well, the requested question.

As the words "precious" and "requested" do indicate some significant difference, the procedure to correct that is simply an corrigendum, and I have so instructed the Clerk to take the necessary action.

Gentlemen, we will resume consideration of our Order of Reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. We will resume consideration of Vote 1, Departmental Administration under Transport, and you will find this vote listed in your Blue Book on pages 28-6 to 28-15.

## TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program  
Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures, the grants listed in the Estimates, contributions and—\$57,346,000

• 1105

**The Chairman:** Once again my pleasure to welcome to the Committee the Minister of Transport, Donald Mazankowski, and his witnesses. May I ask the Minister if he would care to introduce his officials and, if he has a brief opening statement, if he would care to make it at this time.

**Hon. Donald Mazankowski (Minister of Transport):** Thank you, Mr. Chairman.

Members of the Committee, I have with me this morning, Mr. R. Y. J., Bob, Giroux, who is the Administrator of the Canadian Surface Transportation Administration. Also, accompanying Mr. Giroux are Mr. Roger Marsham, Deputy Administrator, and Mr. K. Henderson, Director General of Railway Transportation. We also have Mr. Burgess, Director of Grain Transportation, Mr. Campbell, Director of Road and Motor Vehicle Traffic Safety, and Mr. S. W. Wellman, Director of Surface Finance and Administration.

Mr. Chairman, I do not have an opening statement. I am prepared to entertain any questions that Committee members may have.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 20 novembre 1979

[Translation]

**Le président:** Messieurs, je constate que nous avons les 5 membres nécessaires, représentants trois partis, ce qui va nous permettre d'entendre le ministre et ses collaborateurs.

Avant d'ouvrir le débat sur le crédit 1, je veux vous dire que le ministre des Transports responsable du secteur maritime, a attiré mon attention sur une erreur qui s'est glissée dans l'impression du procès-verbal de la réunion du 9 novembre 1979 du comité des Transports et des Communications, fascicule 5, à la page 5:13, cinquième paragraphe, la première ligne du texte:

**M. Howie:** Passons donc à cette précieuse question.

Messieurs, le texte officiel, même date, page 7-5, ligne 5 dit plutôt:

**M. Howie:** Passons donc, à la question demandée.

Puisqu'il y a quand même beaucoup de différence entre les mots «précieuse» et «demandée», et puisqu'il est facile d'apporter une correction, j'ai demandé au greffier de prendre les mesures appropriées.

Messieurs, conformément à notre ordre de renvoi nous reprenons l'étude du Budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. Nous reprenons l'étude du crédit 1, administration centrale, du ministère des Transports que vous trouverez dans votre livre bleu aux pages 28-7 à 28-16.

## TRANSPORT

A—ministère—programme de l'administration centrale  
Crédit 1—administration centrale—dépenses de fonctionnement, subventions inscrites au budget, contributions et—\$57,346,000

**Le président:** Une fois de plus j'ai le plaisir d'accueillir au comité, le ministre des Transports, Donald Mazankowski, ainsi que ses collaborateurs. Puis-je vous demander, monsieur le ministre, de bien vouloir nous présenter vos collègues. Si vous avez une brève déclaration, voulez-vous la faire maintenant.

**L'hon. Donald Mazankowski (ministre des Transports):** Merci, monsieur le président.

Messieurs les membres du comité, je suis accompagnée ce matin de M. R. Y. J. Giroux, administrateur, administration canadienne des transports de surface. Près de lui M. Roger Marsham, administrateur adjoint; M. K. Henderson, directeur général, Chemins de fer; M. Burgess, directeur, Transport des grains; M. Campbell, directeur de la Sécurité automobile et routière; et M. S. W. Wellman, directeur, Administration et finances de surface.

Monsieur le président, je n'ai aucune déclaration. Je suis prêt à répondre à toutes les questions des membres du comité.



## [Texte]

**The Chairman:** Thank you, Minister. We welcome the officials this morning.

Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, as you know, we heartily endorsed your decision to appoint a grain czar, as it is so called, with respect to the movement and transportation of grain in Western Canada, and even the particular appointment that you made in Dr. Hugh Horner.

I would like to direct my questions with respect to your decisions in that regard this morning. First of all, do you think that under present legislation Mr. Horner has the adequate tools at his disposal to implement a better grain transportation system in Western Canada at the present time?

**Mr. Mazankowski:** Well, Mr. Chairman, he has the existing tools that were vested in the hands of the Canadian Wheat Board and the Canadian Grain Commission. Essentially, the transfer of that authority to the grain transportation co-ordinator was done through a government order in council. In the terms of reference, we did provide a clause wherein it was made quite clear that if additional powers were necessary, were required, those powers could be provided by the Minister.

Of course, as all honourable members will know, that additional power can only be sought and gained through legislation. Notwithstanding the fact that Mr. Horner has not yet come to me seeking additional powers, it would seem to me that it would be in the best interests of all concerned to put the terms of reference and the powers that are designated, or powers that may need to be designated, in the form of legislation. That is something that I am considering at the present time. I have instructed the grains group to look at drafting suitable legislation to suit the terms of reference and the legislative authority to ensure that the new grain co-ordinator's powers will be clearly defined and be given any additional powers that they deem necessary.

I think the important part of this whole exercise is the fact that we will have had gained the benefit of some experience on the basis of his operations under the provision of orders passed by government order in council. So I think Dr. Horner himself and other people within the grain trade will have a fairly clear indication of whether or not there is a requirement for additional powers and what those additional powers might be.

• 1110

**Mr. Lumley:** Since, as you said, the grain co-ordinator will not have any more power than the Wheat Board had previously, why do you anticipate that you will be able to facilitate the movement of grain in western Canada over and above what was done previously?

**Mr. Mazankowski:** Well, as I said, Dr. Horner's job is a job of being a co-ordinator and, as you can appreciate, Mr. Lumley, the grain handling and transportation system is a very complex system and in order for it to function in a fashion that would provide the maximum amount of utilization and achieve the greatest amount of efficiency it requires a high degree of co-ordination. The fact that we now have a grain-carrying fleet that is owned partially by the railway, by the federal government, by respective provincial governments and by the Canadian

## [Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur le ministre. Nous souhaitons la bienvenue à vos collaborateurs.

Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, comme vous le savez, nous approuvons chaleureusement la décision que vous avez prise de nommer un czar des céréales, c'est le nom qu'on lui donne, pour surveiller le déplacement et le transport des céréales dans l'Ouest du Canada; et nous sommes même content du choix que vous avez fait en la personne de M. Hugh Horner.

Je vais donc vous poser des questions sur les décisions que vous avez prises à ce sujet. Tout d'abord, croyez-vous que dans le cadre de la loi actuelle, M. Horner ait à sa disposition les outils nécessaires pour mettre en place un meilleur réseau de transport des céréales dans l'Ouest du pays?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, l'administrateur aura à sa disposition les mêmes instruments que possède actuellement la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne des grains. En fait, c'est par un décret en conseil du gouvernement que ce pouvoir a été transféré au coordinateur du transport des grains. Dans son mandat, une clause stipule clairement que si des pouvoirs supplémentaires devenaient nécessaires, le ministre pourrait les accorder.

Évidemment, comme le savent tous les honorables députés, il faudrait une loi pour accorder des pouvoirs supplémentaires. Bien que M. Horner ne soit pas encore venu me voir pour me demander des pouvoirs supplémentaires, il me semble qu'il irait de l'intérêt de tous ceux qui sont en cause de décrire dans une loi ce mandat et les pouvoirs prévus. J'étudie la question en ce moment. J'ai demandé au groupe des céréales d'envisager la rédaction d'un projet de loi acceptable et adapté aux termes du mandat et aux pouvoirs législatifs, un projet de loi qui définisse clairement les pouvoirs du nouveau coordinateur des grains et le cas échéant des pouvoirs supplémentaires que les membres du groupe jugeraient nécessaires.

L'important c'est que d'ici là, nous allons profiter dans une certaine mesure de l'expérience acquise par l'administrateur dans l'exercice des fonctions qu'il remplit actuellement et qui sont régies par le décret en conseil adopté par le gouvernement. Ainsi, M. Horner lui-même, tout comme d'autres du secteur des céréales, sera en mesure de déterminer si des pouvoirs supplémentaires sont nécessaires, et quelle doit être leur nature.

**M. Lumley:** Si comme vous le dites, le coordinateur des grains ne dispose pas de pouvoirs plus étendus que ceux dont disposait anciennement la Commission du blé, comment croyez-vous que le transport des céréales dans l'ouest s'effectuera plus facilement qu'auparavant?

**M. Mazankowski:** Comme je l'ai déjà dit, la tâche de M. Horner consiste à être un coordinateur; vous comprendrez, monsieur Lumley, que le réseau de manutention et de transport des céréales est des plus complexe, ce qui exige beaucoup de coordination si l'on veut qu'il fonctionne à plein rendement avec le plus d'efficacité possible. Parce que le transport des céréales relève des chemins de fer, du gouvernement fédéral, des provinces respectives et de la Commission canadienne du blé, il est clair qu'il faut une certaine coordination dans la



*[Text]*

an Wheat Board is a clear indication that some co-ordination is necessary in terms of the allocation of those cars and ensuring that they are allocated in such a fashion as to provide the best possible utilization, and it seems quite clear that someone has to take charge of that task. We see the role of the Canadian Wheat Board as essentially being a marketing agency in providing equity in terms of delivering quotas and its responsibility in terms of operating the block shipping system. In terms of allocating the cars on the basis of the markets and the shipments that are required, we feel this is a job that can best be done by someone who is somewhat partially removed because they can serve to adjudicate or really act as a referee in some cases in the event where there is an issue as to who is or who is not responsible for the failure of moving grain. The role of the Co-ordinator is such as to get the parties together and say, look, we have a job to do here, there is a problem in your area of responsibility, now I think you should act on it. One of the reasons that I felt it was necessary to appoint a co-ordinator is the fact that we really had an exercise of finger pointing in the past number of years in that the railways blamed the Canadian Wheat Board and vice versa, and some blamed the elevator companies and some blamed the labour unions and so on.

**An hon. Member:** And they all blamed the weather.

**Mr. Mazankowski:** And then in some cases the weather was blamed. I think that in exercising his power under the form of very direct persuasion a lot can be achieved, and I think a lot has been achieved.

**Mr. Lumley:** Does he have any specific power to order any one of the sectors, for example the rail companies, ports, elevators, the Board itself, to perform their functions as he deems appropriate?

**Mr. Mazankowski:** Well, he certainly has the power to identify the culprit, as he sees it, in his opinion. Because the grain handling and transportation system is such a complex it involves the close co-operation and close co-ordination of all components, and if one element of that system is not carrying its shoulder of the burden I think he can clearly identify. As a matter of fact, he has identified some areas at these early stages, the fact that he has identified, for example, that CP have been pulling cars out of the grain fleet and using these cars for the movement of other commodities. He has also met with many of the elevator agents to see how the system could be improved from that standpoint. He has met with labour unions to see how they feel about the total transportation system. And I must say that he has detected the willingness on the part of the labour unions to co-operate. The problem that we have right now is because of the inadequate supply of cars we are lucky to keep two shifts going. But there has been an indication that they would be prepared to put on extra shifts.

• 1115

He has been looking at the problems of trying to develop an interchange and trying to identify areas where the turn-around time can be cut down. He has been looking at the greater utilization of inland terminals and trying to determine whether, in fact, more cleaning should be done on the prairies or

*[Translation]*

répartition des wagons de façon à obtenir le meilleur rendement; il me semble donc extrêmement clair que quelqu'un doit être responsable de cette tâche. Nous envisageons le rôle de la Commission canadienne du blé comme essentiellement celui d'un organisme de commercialisation fixant les quotas et responsable du fonctionnement de l'expédition par bloc. Pour ce qui est de l'allocation des wagons en fonction des marchés et des envois nécessaires, nous estimons qu'une personne en partie autonome peut le mieux remplir cette tâche, puisqu'elle peut rendre des décisions ou plutôt agir comme arbitre dans certains cas, si la question se pose de savoir qui est ou n'est pas responsable quand les céréales ne sont pas acheminées. Le coordinateur peut réunir les parties, attirer leur attention sur les problèmes dans leur secteur de responsabilités et leur demander de prendre des mesures. L'une des raisons pour lesquelles j'ai jugé nécessaire de nommer un coordinateur, c'est justement parce qu'au cours des dernières années, les accusations n'ont pas manqué, les chemins de fer tenant la Commission canadienne du blé responsable et vice versa, alors que certains accusaient les exploitants de silos et d'autres les syndicats, etc.

**Une voix:** Et tous tenaient le temps responsable.

**M. Mazankowski:** Oui, dans certains cas, on s'en prenait au temps. En exerçant ses pouvoirs pour persuader directement les intéressés, l'administrateur peut réaliser beaucoup et déjà, je crois que beaucoup a été fait.

**M. Lumley:** Possède-t-il des pouvoirs précis qui lui permettent d'ordonner à l'un des secteurs, par exemple, les entreprises de chemins de fer, les ports, les silos, la Commission elle-même, de remplir leurs fonctions comme il l'entend?

**M. Mazankowski:** Il a certainement le pouvoir de décider qui à son avis est le coupable. Vu la complexité du réseau de manutention et de transport des céréales, il est essentiel qu'il existe une étroite collaboration entre tous les éléments et si l'un de ceux-ci n'assume pas sa part du fardeau, je crois que le coordinateur est en mesure de s'en rendre compte. A vrai dire, il a déjà relevé quelques lacunes, par exemple le fait que le CP affecte des wagons pour le transport des céréales à d'autres produits. Il a également rencontré de nombreux agents de silos pour voir comment améliorer le réseau à ce niveau. Il a rencontré les représentants des syndicats pour savoir ce qu'ils pensent de l'ensemble du réseau de transport. J'ajouterai qu'à son avis, les syndicats sont prêts à collaborer. A l'heure actuelle, parce que nous n'avons pas suffisamment de wagons, nous avons déjà bien de la chance de faire travailler deux équipes. Cependant, on s'est dit prêt à faire travailler des groupes supplémentaires.

Le coordinateur a examiné la possibilité de construire un échangeur et étudié la façon de raccourcir les délais de transport aller-retour. Il a examiné l'utilisation accrue des terminaux intérieurs et tente de voir si en fait, on ne devrait pas faire une plus grande partie du nettoyage dans les Prairies ou



## [Texte]

whether we might even look at reducing our grading standards in order to facilitate this movement. There is a whole host of things that he can do which the Canadian Wheat Board cannot do because their job is essentially marketing and ensuring that there is equitable delivery opportunity in the hands of the producers.

**Mr. Lumley:** The reason I raise these obviously, Mr. Mazankowski, is that I want to assure you we want to do everything we can to co-operate with you in providing legislation necessary to give Dr. Horner the tools that he needs to get the job done.

For my last question, as you advised me, Mr. Chairman, I want to turn to Crowsnest rates. Mr. Mazankowski, do you consider that the Crowsnest Pass rate as it stands at present is a detriment to the efficient transportation of grain in Canada?

**Mr. Mazankowski:** I think it has been identified as a problem. Maybe that is not the right word, but it has been identified as an issue which has been used by the railways in making a case for non-investment in grain moving capability. I suppose to that extent it may very well be a part of the problem. I think that problem was identified and perhaps more clearly demonstrated when the federal government first undertook to provide rolling stock for the movement of grain. The former administration, you may remember, undertook to buy in total some 8,000 hopper cars to facilitate the movement of grain, at considerable public expense. There are other areas where the federal treasury is meeting the differential between a statutory rate and what may be considered a fair rate or compensatory rate, in the area of the branch line subsidy which has been payments to the railways for maintaining services on the branch lines. The former government, of which you were a member, embarked upon a program of prairie rail branch line rehabilitation, which is something that we are continuing. That is another indication of the federal treasury supplementing the freight rate, so to speak.

There are other areas as well. The box car rehabilitation program is another clear example. You have a fairly large outlay of federal public funds in lieu of the differential between a statutory rate and a rate which may be considered necessary to move grain. So I think what we might want to consider is to try to develop a plan wherein we could determine what may be necessary to meet the cost of moving grain in a global context and try to work at it in a more orderly fashion, and then give the railways a rate which would be considered fair, perhaps accumulate the various programs into one lump sum, so to speak, and then give the railways the clear responsibility to provide and guarantee service that would be adequate to move the grain to export positions.

That is an issue that has been raised in many quarters, not only in the House of Commons but indeed throughout the West. There have been a number of requests suggesting that the whole concept of the distribution of the benefits or value or advantages of the Crow should be looked at so that the advantages of the statutory rate can be distributed in the best

## [Traduction]

si on ne devrait pas songer à assoupir nos normes de classement pour faciliter l'acheminement des céréales. Il peut entreprendre toute une gamme d'activités que ne pouvait faire la Commission canadienne du blé tout simplement parce que cette dernière est essentiellement un organisme de commercialisation et doit s'assurer que les producteurs ont tous les mêmes possibilités de livrer leurs produits.

**M. Lumley:** Si je pose la question, très évidemment, monsieur Mazankowski, c'est que je veux vous assurer que nous collaborerons dans toute la mesure du possible avec vous pour adopter un projet de loi qui donnera à M. Horner tous les outils nécessaires pour qu'il puisse réussir.

Pour ma dernière question, puisque vous me faites signe, monsieur le président, j'aimerais passer au tarif du Pas du Corbeau. Monsieur Mazankowski, est-ce que vous estimez que les tarifs actuels constituent un obstacle au transport efficace des céréales au Canada?

**M. Mazankowski:** Je crois que l'on a dit que les tarifs constituaient un problème. Peut-être n'est-ce pas là le mot juste, je dirais plutôt que cette question des tarifs a été utilisée par les chemins de fer pour justifier le manque d'investissements dans le matériel roulant destiné aux céréales. Je suppose que de ce point de vue, on peut dire que cela fait partie du problème. On a d'ailleurs vu un très bon exemple du problème lorsque le gouvernement fédéral s'est d'abord engagé à fournir le matériel roulant pour le transport des céréales. L'ancienne administration, vous vous en rappellerez peut-être, s'était engagée à acheter, à grands frais quelque 8,000 wagons-trémies pour acheminer plus facilement les céréales. Le Trésor fédéral subventionne également d'autres domaines, il comble la différence entre le tarif prévu par la loi et ce que l'on peut appeler un tarif juste ou de compensation, notamment par des subventions qui permettent aux chemins de fer de maintenir le service sur les voies secondaires. L'ancien gouvernement dont vous faisiez partie, avait mis sur pied un programme de remise en service des voies secondaires dans les Prairies, que nous maintenons. Le Trésor fédéral subventionne ainsi le transport des marchandises, si vous voulez.

Il y a également d'autres domaines. Le programme de remise en état des wagons couverts en est un autre bon exemple. Le gouvernement fédéral consacre des sommes importantes au lieu de verser la différence entre le tarif prévu par la loi et le tarif qu'il faudrait demander pour transporter les céréales. Peut-être pourrions-nous déterminer à combien s'élèverait le transport des céréales efficace, pour ensuite donner aux compagnies ferroviaires un tarif juste; peut-être faudrait-il regrouper les divers programmes en un seul, ce qui nous permettrait de confier aux compagnies ferroviaires l'entière responsabilité de fournir et de garantir un service adéquat pour le transport des céréales vers les ports d'exportation.

La question a déjà été abordée dans de nombreux milieux, non seulement à la Chambre des communes, mais un peu partout dans l'ouest. Nous avons reçu de nombreuses demandes nous incitant à étudier toute la question de la répartition des avantages, des profits, de la valeur des tarifs du Pas du



## [Text]

possible fashion to achieve the greatest amount of benefit for the producers concerned.

• 1120

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lumley. Mr. Blaikie.

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, first I would like to compliment the Minister on the swiftness with which we have received the transport of dangerous goods legislation. I have not had an opportunity to look over the bill in detail so I will not have any questions on that this morning.

I would like to ask you though to clarify your position on the question of the inquiry into the Mississauga event. I happened to be listening to the radio yesterday in Winnipeg and heard something about a Royal commission. Now, just looking through *Hansard* here of yesterday, it was not you who mentioned the words "Royal commission" but I would like to hear from you, yourself, just what your view is of the need for an inquiry in addition to the one that the CTC is doing. I would like to hear your position on that.

**Mr. Mazankowski:** Well, Mr. Blaikie, I think you were here at the Committee meeting when we had the CTC and there were representations made about the advisability of having a judicial inquiry or a Royal commission into the incident and all matters related thereto. I, at that time, and in testimony that was presented to this Committee had indicated that the CTC was going to hold a full and complete no-holds-barred public inquiry and that the indication was that they would be examining themselves as well as all other elements related thereto.

There were some very strong representations made to me that there may be a perception of some conflict of interest inasmuch as the regulatory body, in effect, may very well be investigating itself and I think there are some clear concerns that have been expressed about that. I think it is very important that the inquiry that we hold is open, full, impartial and objective in every sense of the word.

Because I feel that there is the potential of a perceived conflict of interest, clearly I believe it is in the best interests of the public to look at the option of holding a judicial inquiry under the Inquiries Act. I take that position, but in saying that I want to assure myself that, whatever format this inquiry takes, it has the blessing and the fullest participation of the province and indeed the municipalities involved. It is in that connection that we are proceeding with the development of the terms of reference and the structure and the mechanism, to ensure that all areas and all potential areas will be covered by the inquiry.

How does it relate to the inquiry conducted by the CTC? First of all, I should say to you that I have had discussions with the President of the CTC and as recently as this morning I have had discussions with Mr. Gray, the Chairman of the Railway Transport Committee and they have indicated that they would be prepared to co-operate and complement any independent inquiry in any way possible. I think it is clear that they do have a given amount of expertise in this field and it

## [Translation]

Corbeau, de façon à réaliser une répartition juste des bénéfices possible entre les producteurs.

**Le président:** Merci, monsieur Lumley. Monsieur Blaikie.

**M. Blaikie:** Monsieur le président, je voudrais d'abord féliciter le ministre de la rapidité avec laquelle la mesure sur le transport des matières dangereuses a été déposée. Cependant, je n'ai pas encore eu l'occasion d'examiner le bill en détail; j'éviterai donc de poser des questions à ce sujet ce matin.

Je vous demanderai plutôt de m'expliquer votre position vis-à-vis de l'enquête sur les événements de Mississauga. En écoutant la radio hier à Winnipeg, j'ai entendu vaguement parler d'une commission royale d'enquête. J'ai lu rapidement le *Hansard* et je me suis aperçu que ce n'est pas vous qui avez parlé «de commission royale d'enquête». J'aimerais donc que vous disiez vous-même ce que vous pensez d'une éventuelle enquête à ce sujet, en plus de ce que fait déjà la CCT. Je suis curieux de connaître votre position.

**M. Mazankowski:** Je pense que vous étiez là, monsieur Blaikie, lorsque les représentants de la CCT ont comparu devant le Comité et qu'il a été question de l'opportunité de tenir une enquête judiciaire ou de créer une commission royale d'enquête pour examiner cet incident et toutes les questions qui s'y rattachent. J'ai indiqué à cette occasion, ainsi que je l'avais fait auparavant devant le Comité, que la CCT entendait tenir une enquête publique complète, sans restriction aucune, en vue d'examiner sa situation, à elle, ainsi que celle de toutes les autres parties intéressées.

Des instances pressantes m'ont été présentées, on craint que certains voient là un conflit d'intérêt, en ce sens que l'organisme de réglementation serait appelé à faire enquête sur lui-même. On m'a très clairement fait part de préoccupations à ce sujet. Dans ce contexte, il est important que l'enquête qui sera tenue soit ouverte, complète, impartiale et objective au sens le plus strict.

En outre, comme il est possible que certaines personnes crient au conflit d'intérêt, j'estime qu'il ne faut pas écarter la possibilité d'une enquête judiciaire en vertu de la Loi sur les enquêtes afin de donner satisfaction au public. J'adopte cette attitude, mais ce faisant, je tiens à m'assurer que, quelle que soit la forme que prendra l'enquête, la province et les municipalités concernées y auront donné au préalable leur assentiment et auront accepté d'y participer pleinement. C'est en tenant compte de tous ces éléments que nous tentons de déterminer la portée, la forme et les méthodes de l'enquête, afin de nous assurer que toutes les questions utiles seront revues.

Quel est le lien entre cette enquête et celle que mène déjà la CCT? Eh bien, je signale, d'abord, que j'ai eu des entretiens avec le président de la CCT; pas plus tard que ce matin, j'ai moi-même parlé à M. Gray, président du comité des transports par chemin de fer. Ils ont tous deux indiqué qu'ils étaient prêts à coopérer à toute enquête indépendante et à la rendre aussi complète que possible. Il est clair qu'ils ont une certaine somme de connaissances à ce niveau. C'est pourquoi je souhai-



[*Texte*]

would be my hope that the inquiry that was to be held and undertaken by the CTC would be meshed into the full inquiry and that the work of the CTC and in particular the Railway Transport Committee would be complementary to the independent inquiry rather than having two running concurrently.

• 1125

**Mr. Blaikie:** My concern in this matter, Mr. Chairman, is that by having another inquiry in some way or other, we question the normal role of the CTC. Clearly all other accidents or events that happen on the railroad are to be investigated by the CTC and, although it may sound a difficult thing to say, did we not over dramatize the Mississauga event? Obviously, it was an occasion of high drama but, at the same time, hot boxes on the railway cars are not unusual events. I would not want to set a precedent whereby the CTC's role in investigating railway accidents was superseded by the precedent of this inquiry. Either that or we have a full scale review of the role of the CTC.

**Mr. Mazankowski:** I certainly appreciate the honourable member's comments and I share that view and I think that is why it is very important to ensure that we do this in a proper fashion so as not to undermine the role and the effectiveness now and in the future of the CTC. It is a regulatory body, it is a quasijudicial body and it still has its ongoing responsibility of investigating all railway accidents and monitoring an adequate level of safety as it relates to the movement of goods and passengers by rail.

**Mr. Blaikie:** My second question, Mr. Chairman, has to do with something I brought up before in this Committee when the President of the Canadian Transport Commission was here and that had to do with the role of the passenger rail in the transportation picture in Canada, particularly with regard to VIA Rail. I simply want to repeat some of the concerns I have mentioned before and hear the Minister out on these concerns. The concerns which I have in mind or the situation as I see it in VIA Rail, is that the passenger service seems to be deteriorating rather than improving under the auspices of VIA Rail. I know that the Minister, while in the opposition, made statements on the importance of developing and modernizing passenger rail and I wonder what he sees in the near future.

Actually his government could start to put the passenger rail in this country on a better footing than it now is, with the equipment that VIA Rail has. Is there an intention on the part of this government to provide the investment necessary for the modernization and then the marketing of passenger rail in this country, with a view to developing a transportation system that would meet the requirements of the energy-scarce future that we are looking ahead to?

I will mention just one example, which may seem trivial, but I assure you it is not. I have received correspondence from the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers on the fact that on many trains in VIA Rail they have cut the position of third cook in the diner. Most members

[*Traduction*]

terais que l'enquête menée par la CCT s'insère dans l'enquête plus complète de toute la question, et que le travail de la CCT, du comité des transports par chemin de fer, en particulier, vienne s'y ajouter. Ce serait mieux que d'avoir deux enquêtes parallèles.

**M. Blaikie:** Ce qui m'inquiète, monsieur le président, c'est qu'en instituant une autre enquête, nous mettons en question le rôle normal de la CCT. Tous les autres accidents ou incidents impliquant les chemins de fer ont été examinés par la CCT. Je sais que ce n'est pas facile à dire, mais est-ce que dans le cas des événements de Mississauga, nous ne dramatisons pas un peu les choses? La situation a certainement été dramatique à un certain moment, mais ce n'est pas la première fois que nous avons un échauffement des coussinets de wagons de chemins de fer. Je ne voudrais pas que, par ce précédent, on diminue le rôle de la CCT en matière d'enquête sur les accidents de chemins de fer. C'est bien le risque de cette enquête. L'autre possibilité consiste à mener une étude complète du rôle de la CCT.

**M. Mazankowski:** Je sais ce qui inquiète l'honorable député et je suis de son avis. C'est la raison pour laquelle il est important que nous procédions de façon appropriée afin de ne pas miner le rôle et l'efficacité présents ou futurs de la CCT. C'est l'organisme de réglementation, l'organisme quasi judiciaire qui est chargé d'enquêter sur tous les accidents de chemins de fer et de veiller à la sécurité du mouvement des marchandises et des passagers à un niveau raisonnable.

**M. Blaikie:** Ma deuxième question, monsieur le président, a trait à un sujet que j'ai abordé auparavant devant le Comité lorsque le président de la Commission canadienne des transports y a comparu. Il s'agit de la place du service de voyageurs dans l'ensemble des transports du Canada particulièrement en ce qui a trait à VIA Rail. Je veux simplement de nouveau faire part de certaines de mes inquiétudes à ce sujet et entendre la réaction du ministre. Selon moi, le service de voyageurs VIA Rail, loin de s'améliorer, se détériore. Je sais que le ministre, au moment où il faisait partie de l'opposition, a fait certaines déclarations sur l'importance de développer et de moderniser le service de voyageurs. Je voudrais savoir ce qu'il entrevoit dans un avenir rapproché.

Son gouvernement pourrait certainement commencer à remettre sur pied le service de voyageurs au pays en utilisant simplement le matériel de VIA Rail. A-t-il vraiment l'intention d'investir les fonds nécessaires à la modernisation et au développement d'un service de voyageurs au pays en vue d'obtenir un jour un réseau de transport adapté à une situation de pénurie d'énergie comme celle qui nous attend?

Je peux donner un exemple, en apparence, je dis bien en apparence, anodin. J'ai reçu de la Fraternité canadienne des cheminots et employés des transports et autres ouvriers des lettres déplorant que le poste de deuxième aide-cuisinier dans le wagon-restaurant ait été aboli. La plupart des députés du

*[Text]*

of Parliament do not appreciate the significance of this, except that I happened to spend two summers as a third cook.

**Mr. Mazankowski:** That accounts for it all.

**Mr. Blaikie:** And I tell you, in all seriousness, the position of third cook is indispensable in the diner, particularly on the matter of sanitation and cleanliness in the over-all maintenance of the diner as a unit. This is just an example of the kind of thing, not only for the service but also for the morale of the staff in the passenger-rail sector of the railroad, that I think should be looked into so that we do not arrive at a situation where we are caught in the vicious circle of the need to cut back because people are not using the railroad and the reason they are not using it is because we are cutting back.

I think we have to break this circle that we have gotten into in passenger rail so that we can develop the transport system that I was referring to earlier for our energy needs. I would like to hear your views on that, Mr. Minister.

• 1130

**The Chairman:** Just before the minister responds, I would behind hon. members that Mr. Roberts, the Chairman and President of VIA Rail Canada Inc., will be with us on Thursday of this week. I remind you so that if you have questions specifically with regard to VIA you would perhaps hold them until we have Mr. Roberts and other officials of VIA Rail with us.

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, I am aware that Mr. Roberts will be here on Thursday but I will not be able to be here so I wanted to get my questions in while I could.

**The Chairman:** Incidentally, that is your last question.

Mr. Minister.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I just want to assure the hon. member that this government is not on a program of deliberately downgrading rail passenger service. The fact that we have some \$277 millions earmarked for the operations of VIA Rail and another \$67 million in capital this current fiscal year is a clear indication that we are spending a lot of money on the maintenance of rail passenger service. In addition, there are train sets on order, which had been ordered by the previous government. We are not cancelling them. We will ensure that they are brought into service. That is some ten train sets worth about \$91 million. There have been some delays as far as delivery is concerned because of strikes and material shortages and what not; nevertheless, those programs are still intact.

What we are doing is attempting to analyse particularly the regional needs in a very comprehensive fashion. I think that is demonstrated by the fact that we have agreed to take a second look at the Northern Ontario rail passenger service. We deferred the discontinuance or the reduction of service in that area so that we could, through public hearings and through VIA Rail consulting with the various communities, try to

*[Translation]*

Parlement ne comprennent peut-être pas l'importance de ce poste, mais moi, je suis en mesure de l'apprécier puisque j'ai passé deux étés comme deuxième aide-cuisinier.

**M. Mazankowski:** Le chat sort du sac.

**M. Blaikie:** Je suis sérieux lorsque j'affirme que le poste de deuxième aide-cuisinier est indispensable dans le wagon-restaurant, surtout pour la salubrité, la propreté, l'entretien général du wagon. C'est un exemple de la détérioration du service, mais également de la détérioration du moral du personnel de ce secteur des chemins de fer. Je pense qu'il faut l'examiner, au même titre que d'autres, afin de sortir de ce cercle vicieux. On réduit le personnel parce que les gens n'utilisent plus les chemins de fer et les gens n'utilisent plus les chemins de fer à cause des réductions.

J'espère que nous pourrons sortir du cercle vicieux où nous nous trouvons avec le service de voyageurs, de façon à avoir un réseau de transport adapté à notre situation énergétique, comme je l'ai dit. J'aimerais savoir ce que vous en pensez, monsieur le ministre.

**Le président:** Avant de céder la parole au ministre, je voudrais rappeler aux honorables députés que M. Roberts, président et président du Conseil d'administration de VIA Rail Canada Inc., sera des nôtres jeudi. Si vous avez des questions qui concernent spécifiquement VIA Rail vous pourrez peut-être attendre la venue de M. Roberts et de ses collaborateurs.

**M. Blaikie:** Monsieur le président, je sais que M. Roberts sera là jeudi, mais je vous signale que moi, je serai absent. Je profite de l'occasion que j'ai maintenant de poser mes questions.

**Le président:** C'est votre dernière question, justement.

Monsieur le ministre.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je puis assurer l'honorable député que ce gouvernement n'a pas l'intention délibérée de laisser le service de voyageurs se dégrader. Le fait que nous ayons affecté 277 millions de dollars à l'exploitation de VIA Rail et 77 millions de dollars de plus au titre de ses immobilisations au cours de la présente année financière est une indication claire de notre volonté de consacrer beaucoup d'argent au maintien du service de voyageurs. En outre, nous n'avons pas annulé les séries de wagons commandés par l'ancien gouvernement. Nous verrons au contraire à ce qu'ils soient affectés au service. Il s'agit de dix séries de wagons d'une valeur de 91 millions de dollars. Il y a eu du retard dans la livraison, à cause de grèves et de pénurie de matériaux, entre autres; malgré tout, nous avons laissé ce programme intact.

Nous insistons quant à nous pour mener une étude complète des besoins des régions. A titre d'exemple, nous sommes convenus de revoir la situation du service de voyageurs dans le nord de l'Ontario. Nous avons suspendu les mesures de réduction du service dans cette région de façon à pouvoir, par des audiences publiques et par l'intermédiaire de VIA Rail même, consulter les diverses localités en vue d'instaurer un service régional et local qui satisfasse leurs besoins.



## [Texte]

develop local regional service that would, in effect, meet the needs of the local residents who reside on that line.

You can spend a lot of money and spent it wastefully. The cost of providing a transcontinental service was not necessarily, in my view, the best approach. Most of those people, or at least those who made representations to me, were not interested in the transcontinental service as much as they were interested in the regional service and local needs, because in that particular case the sources of alternative transportation are minimal. I think we have a clear role to play in terms of providing rail passenger services in those areas where alternative services are not available, and we have to attempt to tailor the services to meet the regional needs of the people. Otherwise, we are really just throwing money down the drain. If we can rationalize and take a comprehensive look on that basis we can probably come up with a better rail passenger service and, hopefully, a more effective rail passenger service, at least at less cost.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister.

Mr. McDermid.

**Mr. McDermid:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, first of all, I want to encourage you on the independent study that you are taking a look at right now. I hope you will proceed with that. I think it is very important and I know there are many people in my community, in my constituency, who would like to participate. We are naturally concerned in our community, being a neighbour of Mississauga and having the old grand trunk and about 50 trains a day run through our community.

My question is this: Is there anything that you feel you as minister can do on a temporary basis to ensure perhaps better spacing of cars between flammable and toxic substances before a hearing is convened or before any recommendations come down? Have you looked at this? Do you feel personally that you can make any recommendations at the present time?

• 1135

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, first of all, in response to your preamble, Mr. McDermid, I simply want to say this: this is a clear example of where a good, effective committee can have some influence on the Department of Transport and indeed the Minister, because I think the very genuine concern expressed here in the Committee when we dealt with the issue at Mississauga, and some of the answers we received from the Commissioner of the CTC, did a lot to convince me that perhaps we should be looking at this investigation from a different point of view. So I suppose the commendation should be going to the Committee as much as the Minister.

In so far as the positioning of rail cars is concerned, the CTC have come out with two interim orders, one having to do with the matter of maintenance and inspection for hot-boxes—or the journal bearings, I guess is the better term. Another interim order has been issued on the positioning of toxic and inflammable rail cars for cars of the roller-bearing type. I have been informed that the question of positioning and separation of toxic and inflammable tank cars is currently being considered by the CTC. I think they are as aware as we are, and

## [Traduction]

Par ailleurs, il est possible de dépenser beaucoup d'argent sans obtenir de résultat. Le maintien d'un service transcontinental, à mon avis, n'a pas nécessairement été la meilleure façon de procéder. La plupart des instances qui nous ont été présentées venaient de gens qui n'étaient pas tellement intéressés par le service transcontinental comme tel; ils voulaient surtout voir les besoins régionaux et locaux desservis, les autres possibilités de transport dans leur cas étant minimales. Nous avons définitivement des responsabilités pour ce qui est du maintien d'un service de voyageurs dans les régions où il n'y a pas d'autre possibilité. Nous devons également tenter de desservir les régions comme telles. Sinon, nous ne faisons que jeter l'argent par les fenêtres. Si nous pouvons en arriver à un plan global, nous aurons probablement un service de voyageurs meilleur, plus efficace et à moindre coût.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Monsieur McDermid.

**M. McDermid:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je tiens d'abord à vous accorder mon appui en ce qui concerne la tenue d'une enquête indépendante. J'espère que vous donnerez suite à cette idée. C'est très important. Il y a dans ma localité, dans ma circonscription beaucoup de personnes qui sont désireuses d'y participer. Nous sommes évidemment inquiets puisque nous sommes voisins de Mississauga et que nous voyons passer 50 convois par jour le long de l'ancien *grand trunk*.

Ma question est la suivante: en tant que ministre, pouvez-vous faire quelque chose, par exemple, demander que les wagons contenant des matières inflammables et toxiques soient plus distancés, en tenant la tenue d'audiences et en présentant des recommandations? Avez-vous examiné cette possibilité? Croyez-vous pouvoir faire quelque chose dès maintenant?

**M. Mazankowski:** Au sujet de votre préambule, je voudrais simplement dire ceci, monsieur le président, monsieur McDermid: voici clairement une situation où un comité vraiment efficace a pu avoir une influence sur le ministère des Transports et sur le ministre. L'intérêt sincère manifesté par les membres du Comité lors de la comparution du président de la CCT au sujet des événements de Mississauga a largement contribué à me convaincre de l'opportunité de tenir une enquête sous un autre angle. Aussi, les félicitations vont au Comité comme au ministre.

En ce qui concerne l'espacement des wagons de chemins de fer, la CCT a émis deux ordonnances provisoires dont l'une a trait à l'entretien et à l'inspection des coussinets échauffés, ou des coussinets, devrais-je dire, et l'autre, à l'espacement des wagons contenant des matières toxiques et inflammables lorsque ces wagons sont dotés de coussinets à rouleaux. On me signale en outre que toute la question de l'espacement et de la séparation des wagons-citernes contenant des matières toxiques et inflammables est actuellement examinée par la CCT.

*[Text]*

as concerned as we are, about the necessity to move in this area. At this particular time I have been given the assurance they are looking into it, and I would suggest perhaps we might wait until they come forth with a clear recommendation one way or the other. I am satisfied they are acting on it and I think they know how I feel about the matter; I think the Commissioner who was here heard the expressions of opinion from various members about the importance of an interim regulation there, and I am sure that point has been well made.

**Mr. McDermid:** Okay, I will leave that one alone, because I think you have it well in hand and you are on the right track, if you will pardon the expression.

Just briefly on VIA Rail, if I might—and I know we will have a chance to discuss this matter with Mr. Roberts on Thursday, but I would like just to mention a couple of things. In the communities of Brampton and Georgetown we have the GO commuter system, which in fact is supplemented by VIA Rail. I am finding that VIA Rail's trains, especially one at 11 o'clock at night, are far more convenient for some people who have to work in the city a little later than in an 8-to-5 or a 9-to-5 type of operation; the last GO train coming out at 5.45 p.m. I have been inundated with calls this week because they have just upped the return fare to \$8.00. It is far more economical to jump in your car and drive into the city. I am talking about the 11 o'clock train at night; I am not talking about the passenger trains during the day.

I would hope in your discussions with VIA Rail they might take a look at their light passenger loads on a train at that hour of the night and maybe have a different type of fare for that type of trains—because I will tell you, the commuters are going to their cars now. I think part of our responsibility—and what I would like to get on to, Mr. Chairman, is the urban transportation part—part of our responsibility, because of the energy situation, is to get them out of their cars and into rail service.

Now I understand the GO people are responsible for commuter traffic in that area. But if in fact they are not putting on an extra train or a train later on at night, which I would like to see them do, I would hope a two-fare type of system would be something that might be recommended. I will suggest that to Mr. Roberts on Thursday as well.

Taking a look at the Estimates on page 28-80, under Urban Transport, they sure do not give us too much information, but I am interested in payments in support of the Urban Transportation Assistance Program, as approved by Governor in Council. Can you or one of your staff members fill me in on the \$31 million: what it is used for, where it goes, etc.?

**Mr. Mazankowski:** Just briefly, and I think Mr. Giroux and other members might be able to give you some specific details: the UTA program involves some \$230 million in expenditures over a five-year program. The current estimate, for 1978-79, is \$11 million; in 1979-80, \$31 million for urban transportation assistance. The allocation is per-capita based. Mr. Giroux can, perhaps, give you the run-down on the allocation: where the money goes, how it is distributed and he can, perhaps, provide

*[Translation]*

La commission est tout aussi intéressée que nous à faire quelque chose à ce sujet. On m'a donné l'assurance qu'elle se penche actuellement sur le problème. Je pense qu'il faut attendre qu'elle présente une recommandation claire dans un sens ou dans l'autre. Je suis satisfait de son travail pour l'instant. Le président de la commission connaît mon opinion et, bien entendu, celle des députés sur l'importance d'ordonnances provisoires. Je suis sûr qu'il la prendra en considération.

**M. McDermid:** Très bien, je vais laisser cette question pour l'instant. Je pense que vous avez les choses bien en main et que vous êtes sur la bonne voie, si vous me permettez l'expression.

Je voudrais parler brièvement de VIA Rail, sachant par ailleurs que j'aurai l'occasion d'y revenir jeudi lorsque M. Roberts comparaitra. Dans les localités de Brampton et Georgetown, un service GO est offert aux banlieusards et ce service est complété par VIA Rail. Je constate que les trains de VIA Rail, surtout celui de 23h00, sont plus commodes pour les gens qui veulent rester en ville plus tard, pour ceux qui ne travaillent pas seulement de 8 à 5 ou de 9 à 5. Le dernier train GO quitte à 17h45. Cette semaine j'ai été submergé d'appels parce que les autorités viennent justement de porter le tarif aller-retour à \$8.00. Il est plus payant de prendre l'auto pour aller en ville. Je parle ici du train de 23h00 et non pas des trains de jour.

J'espère qu'au cours de vos entretiens avec les gens de VIA Rail vous pourrez leur demander d'examiner la possibilité d'adopter d'autres tarifs pour des trains aussi peu utilisés et pour des trains à cette heure de la nuit. Je puis vous dire que les banlieusards ont recours à leur auto actuellement. Or, nous avons le devoir, je parle ici, monsieur le président, dans le contexte du transport urbain, à cause de la situation énergétique, de faire abandonner l'auto et adopter le train.

Je pense que ce sont les gens de GO qui sont chargés du service aux banlieusards dans cette région. Cependant, ils n'ont pas de train plus tard au cours de la soirée. Je souhaiterais qu'il y en ait et qu'il y ait une double tarification. J'en ferai également la suggestion à M. Roberts jeudi.

Les prévisions budgétaires qui se trouvent à la page 28-81, sous la rubrique Transport urbain, ne donnent pas tellement de détails. Je m'intéresse aux paiements à l'appui du programme d'aide au transport urbain, lesquels ont été approuvés par le gouverneur en conseil. Pouvez-vous, ou l'un de vos collègues peut-il me donner des explications au sujet de ces 31 millions de dollars? A quoi servent-ils, où vont-ils, etc?

**M. Mazankowski:** M. Giroux et les autres témoins pourront peut-être vous donner plus de détails, mais très rapidement: en vertu du programme d'aide aux services de transport urbain, on prévoit de dépenser environ 230 millions de dollars en cinq ans. Les dépenses prévues pour 1978-1979 s'élèvent à 11 millions de dollars, et pour 1979-1980, à 31 millions de dollars. Les crédits sont alloués en proportion de la population. M. Giroux pourra peut-être vous dire comment cet argent est



[Texte]

some background as regards the concept of the urban transportation program.

**The Chairman:** Mr. Giroux, the administrator.

**Mr. R. Y. J. Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Canada):** Yes, Mr. Chairman. First of all, the concept of the urban transportation program is that it, in effect, combines the program that used to be known under the Railway Relocation and Crossing Act and the grades-separation types of activities, and all commitments made after September 1, 1977, towards these projects form part of UTA. All commitments made before September 1, 1977, are part of what we call the railway relocation budget, which is some \$9 million, I understand, for this fiscal year—it is \$9.175 million. The provincial allocation for UTA, for five years, is \$230 million in total program and, as the Minister has said, it is allocated on the basis of \$10 per capita. On that, over the five-year period, for example, Ontario would get \$82.6 million; Quebec would get \$62.3 million. I can give you the other provinces, for the benefit of the *Proceedings*. Going from east to west: Newfoundland would get roughly \$5.57 million; P. E. I. would get \$1.18 million; Nova Scotia, \$8.29 million; New Brunswick, \$6.8 million, roughly; Manitoba, \$10.2 million; Saskatchewan, \$9.2 million; Alberta, \$18.4 million; British Columbia, \$24.7 million; Northwest Territories, \$427,000 and the Yukon Territory, \$219,000. So far, 80 per cent, roughly, of all the projects that have been approved under UTA are grade-separation type. In provinces like Ontario and Quebec, they form virtually all the UTA allocation. These are determined in consultation with the municipalities and the provincial governments and are submitted, then, to the federal minister for approval. Before, of course, any work can be undertaken on any of these projects, there has to be a CTC order, in the sense that it looks at what is necessary to meet the objective of the grade separation in terms of safety, and so on. Once that is given, the project can proceed and construction work can start. We can provide for the purposes of the Committee details on the projects approved to date . . .

**Mr. McDermid:** This is a change in procedure, is it not from an old system of approving grade crossing separations?

**Mr. Giroux:** This is a new program and it introduces the involvement at the municipal and provincial levels. From a general point of view, however, in terms of its impact, apart from some studies that are taking place and some activities related, for example, to assistance towards bus transportation for the handicapped, such as we have in Brandon, and so on, they are virtually a continuation, in essence, of the activities under the old program, but under an urban transportation assistance program label.

• 1145

**The Chairman:** Thank you, Mr. McDermid unless it is a very quick one.

**Mr. McDermid:** I was just going to ask them if they could comment on the \$283,000 expenditure there for contributions

[Traduction]

réparti et vous expliquer la nature de ce programme d'aide aux services de transport urbain.

**Le président:** M. Giroux, l'administrateur.

**M. R. Y. J. Giroux (Administrateur, Administration canadienne des transports de surface, Transports Canada):** Oui, monsieur le président. Tout d'abord, le programme d'aide aux services de transport urbain englobe l'ancien programme établi en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer, les programmes d'étagement de voies et tous les projets de ce genre approuvés après le 1<sup>er</sup> septembre 1977. Les projets approuvés avant cette date sont compris dans ce que nous appelons le budget de déplacement des lignes de chemins de fer, qui est cette année d'environ 9 millions de dollars—9.175 millions de dollars. Les crédits alloués aux provinces en vertu du PASTU s'élèvent à 230 millions de dollars pour cinq ans, répartis, comme le ministre l'a dit, sur la base de \$10 par habitant. Par exemple, l'Ontario recevra 82.6 millions de dollars et le Québec 62.3 millions de dollars pendant cette période. Je peux vous donner les chiffres des autres provinces pour le procès-verbal. D'est en ouest: Terre-Neuve recevra environ 5.57 millions de dollars, l'Île du Prince-Édouard 1.18 million de dollars, la Nouvelle-Écosse 8.29 millions de dollars le Nouveau-Brunswick 6.8 millions de dollars, le Manitoba 10.2 millions de dollars, la Saskatchewan 9.2 millions de dollars, l'Alberta 18.4 millions de dollars, la Colombie-Britannique 24.7 millions de dollars, les Territoires du Nord-Ouest \$427,000 et le Territoire du Yukon \$219,000. Jusqu'à présent, environ 80 p. 100 de tous les projets approuvés en vertu du programme PASTU sont des projets d'étagement de voies. En Ontario et au Québec, presque tous les crédits du programme y sont consacrés. Les projets sont élaborés en collaboration, par les municipalités et les gouvernements des provinces, puis soumis à l'approbation du ministre fédéral. Avant le début des travaux, la CCT doit émettre une ordonnance stipulant les conditions nécessaires pour assurer la sécurité des voies étagées. Les travaux peuvent ensuite commencer. Si le Comité le désire, nous pouvons lui fournir une description détaillée des projets approuvés jusqu'à maintenant . . .

**M. McDermid:** C'est différent, n'est-ce pas, de l'ancien système d'approbation des projets d'étagement de voies?

**M. Giroux:** Maintenant, les gouvernements municipaux et provinciaux participent au programme. Mais dans l'ensemble, sauf quelques études et quelques projets liés, par exemple, au soutien financier des services de transport par autobus des personnes handicapées, comme à Brandon, c'est l'ancien programme qui est maintenu, mais on l'appelle Programme d'aide aux services de transport urbain.

**Le président:** Merci, monsieur McDermid. Vous pouvez encore poser une question rapide.

**M. McDermid:** Je vois ici \$283,000 pour des contributions pour l'environnement urbain. De quelles études s'agit-il?

[Text]

for urban environment. Where are those studies going on and what are they?

**Mr. Giroux:** I can do that, Mr. Chairman. This \$283,000 is for a number of railway relocation and urban development studies. For example, we have one in Victoriaville, Quebec for \$35,000; one in Amos, which is due to be terminated or completed in about two to three months' time, for \$40,000; we have one in St. Thomas in Ontario for \$75,000; one in Brantford for \$75,000; one in Niagara Falls for \$75,000; one in Edmonton for \$99,375—there are a number of those. These were really a transfer of contributions towards those studies which were made by the late ministry of urban affairs and which were done under the auspices of that ministry. These studies, of course, had to be continued because we could not stop them on March 31, 1979. They were transferred to the surplus budget as being the most appropriate area to complete the study.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McDermid.

Mr. Bockstael.

**Mr. Bockstael:** Mr. Chairman, Mr. Minister, in following up on Mr. Lumley's questions on Hugh Horner, in his terms of reference it says "if and when deemed necessary he will approach the Minister to secure appropriate additional powers required to fulfill his mandate." He has only been in office for just over a month. But from your previous answer, can we conclude that you propose to anticipate his needs, taking into account how long it takes to get something put through the House here?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I have not had any direct representations from Mr. Horner with respect to additional powers at this time. I have had representations from representatives of some provincial governments and, indeed, from members of other political parties, about the desirability of putting into place the terms of reference in legislative form and to have the matter brought before the House. I am prepared to do that, and I think we will be able to gain from the benefit of some experience that Dr. Horner has had in the interim.

My view was that the concept of a co-ordinator was something that we felt was quite important. It was something that we presented to the Canadian people during the election campaign and we wanted to get the concept on stream as quickly as we possibly can.

I see my hon. friend from Stormont-Dundas raising his eyebrows. I suppose I should also include in that that the former minister of agriculture agreed with the concept of a co-ordinator. It was something that was fairly well accepted. We wanted to get on with the installation of that mechanism as quickly as we possibly could.

**Mr. Bockstael:** It is my understanding that you fully endorse the Western division of the Canadian Transport Commission and that it has a quasi-autonomous role to play in regional matters affecting the Prairies and B.C., virtually from Thunder Bay to Vancouver. When we were interviewing Mr. Benson, the head of CTC, he explained that the Western area had no budget of its own; it had an establishment fund of

[Translation]

**M. Giroux:** Je peux répondre, monsieur le président. Ces \$283,000 servent à payer des études sur le déplacement des lignes de chemin de fer et l'environnement urbain. Par exemple, il y en a une à Victoriaville, Québec, qui coûte \$35,000; une à Amos, qui doit être terminée dans deux ou trois mois, \$40,000; une autre à St. Thomas en Ontario, \$75,000; à Brantford, \$75,000; à Niagara Falls, \$75,000; à Edmonton, \$99,375. Il s'agit en fait d'un transfert de contributions pour les études qui étaient effectuées auparavant par le ministère des Affaires urbaines et qui ne pouvaient être interrompues le 31 mars 1979. On les a transférées au budget supplémentaire, car c'était la meilleure façon de s'assurer qu'elles seraient menées à bien.

**Le président:** Merci, monsieur McDermid.

Monsieur Bockstael.

**M. Bockstael:** Monsieur le président, je voudrais poser une question qui fait suite à celle de M. Lumley. Le mandat de M. Hugh Horner stipule que «lorsqu'il le jugera nécessaire, il demandera au ministre les pouvoirs supplémentaires qu'exige son mandat». Il n'est en poste que depuis un peu plus d'un mois, mais peut-on conclure de votre réponse que vous comptez aller au devant de ses désirs, en tenant compte des délais du processus législatif?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, M. Horner ne m'a pas demandé de pouvoirs supplémentaires jusqu'à maintenant. Des représentants de certaines provinces et des députés d'autres partis politiques m'ont dit qu'ils jugeaient préférable d'inscrire son mandat dans une loi et d'en saisir la Chambre. Je veux bien le faire et je pense que l'expérience acquise par M. Horner dans l'intervalle nous sera utile.

La création du poste de coordonnateur nous semblait très importante. C'était l'une de nos promesses électorales et nous tenions à la remplir le plus rapidement possible.

Mon honorable ami le représentant de Stormont-Dundas semble étonné. Je devrais peut-être rappeler que l'ancien ministre de l'Agriculture était d'accord pour créer ce poste. Beaucoup de gens y étaient favorables et nous avons cru bon de passer aux actes le plus vite possible.

**M. Bockstael:** Sauf erreur, vous étiez d'accord avec la création d'une Division de l'Ouest à la Commission canadienne des transports, qui aurait un rôle presque autonome à jouer dans les décisions de portée régionale qui touchent les Prairies et la Colombie-Britannique, pour ainsi dire de Tunder Bay à Vancouver. Le président de la Commission canadienne des transports, M. Benson, nous a dit qu'il n'y avait pas de budget



[Texte]

\$300,000. With two Commissioners and approximately eight people working over there, how can it work without its own budget, without a section in the budget but simply having to extrapolate what it can from other functions of the CTC in general?

**Mr. Mazankowski:** I think that is a very good question, and the point you make is very valid. I certainly want to get some explicit duties and terms of reference designated to the Western CTC. It was important to put them in place because they were in a sort of state of limbo after the election campaign and because of residence requirements and what not. I acted very quickly in reconfirming that there would be a Western branch of the CTC. We see the work and the role of the western branch of the CTC, as being somewhat all-encompassing, particularly in the area of dealing with matters of air applications and branch line abandonments and a whole host of those things.

• 1150

I can also tell you that Dr. Horner has met with both commissioners in the western branch and they are working very closely in co-operation addressing the problem of grain transportation and some of the future disposition of branch lines. I would hope that that office may be developed in such a way that would provide easier access to the regulatory bodies to the westerners who have a number of concerns which are unique to the west, and it would eliminate the problem of coming to Ottawa every time you wanted to receive a decision or make representations.

**Mr. Bockstael:** There is a certain conundrum in the fact that the CTC has had to cut staff and, according to the Treasury Board recommendation, there is to be a further reduction of 100 man-years in their staff. It is not dealt with in the estimates that are before us, but do you have a proposition to take care of the needs of the western division in the new estimates that will be submitted in December by the Minister of Finance?

**Mr. Mazankowski:** That is a matter that is still under consideration, but I am led to believe, by virtue of the answer of the President of the Treasury Board gave us in the House, that there was general agreement that there would be some staff reduction within the global context of the CTC. That was agreed to by the President of the CTC. Now, to suggest that those cuts were made in the area of railway safety inspectors is certainly not a direction that came from this government, or I believe from the other government. I think that was a decision that would have to be made within the ambit of the administration of the CTC itself.

**Mr. Bockstael:** Have I time left, Mr. Chairman?

**The Chairman:** One last question.

**Mr. Bockstael:** You delivered a speech to the Canadian Wheat Board and the United Grain Growers. Oh, in parenthesis, I happen to serve on the Agriculture Committee and we find it very difficult to relate. And I imagine the co-ordinator would have that same difficulty. When we deal with the

[Traduction]

particulier pour l'Ouest, mais une caisse d'établissement de \$300,000. Puisque cette Division se compose de deux commissaires et d'environ 8 employés, comment peut-elle fonctionner sans budget propre; se contente-t-elle de glaner ici et là dans les autres services de la Commission?

**M. Mazankowski:** C'est une excellente question. Je tiens à ce que la Division de l'Ouest de la Commission canadienne des transports ait des attributions et un mandat précis. Il fallait créer cette division parce que les employés se trouvaient dans une situation ambiguë après la campagne électorale et parce qu'il y avait des problèmes d'emplacement, et ainsi de suite. Je me suis empressé de confirmer la création d'une Division de l'Ouest de la Commission canadienne des transports. À notre avis, la Direction de l'ouest de la CCT doit avoir une fonction distinctive globale, en particulier pour ce qui est de la délivrance des permis aériens et de la décision d'abandonner certaines voies secondaires ainsi que d'autres questions.

M. Horner a rencontré les deux commissaires de cette direction, ils travaillent tous en étroite collaboration afin d'étudier le problème du transport des céréales et l'avenir de certaines lignes secondaires. J'espère que cet organisme évoluera de façon à permettre aux gens de l'Ouest, dont certaines préoccupations sont particulières d'avoir facilement accès aux organismes de réglementation; cela leur éviterait de devoir se rendre à Ottawa à chaque fois qu'ils veulent faire valoir certaines idées ou désirent obtenir une décision.

**M. Bockstael:** Il y a quelque chose d'assez énigmatique dans le fait que la CCT ait dû réduire ses effectifs et, d'après les recommandations du Conseil du Trésor, on doit supprimer cent années-personnes de plus. Cela ne figure pas dans les prévisions budgétaires dont nous sommes saisis, mais avez-vous une proposition à faire sur la façon dont le nouveau budget, qui doit être présenté au mois de décembre par le ministre des Finances, tiendra compte des besoins de la Division de l'ouest?

**M. Mazankowski:** Cette question est encore à l'étude, mais sur la foi de la réponse donnée par le Conseil du Trésor à la Chambre, je suis porté à croire qu'il y aura effectivement des diminutions de personnel à la CCT. Le président de cet organisme a d'ailleurs donné son accord à ces mesures. Toutefois, lorsqu'on affirme que c'est le service des inspecteurs de la sécurité des chemins de fer qui subira ces compressions, cela ne vient certainement pas du gouvernement actuel ni de son prédécesseur, je crois. C'est une décision qui est du ressort des services administratifs de la Commission canadienne des Transports elle-même.

**M. Bockstael:** Me reste-t-il du temps, monsieur le président?

**Le président:** Une dernière question.

**M. Bockstael:** Vous avez prononcé un discours devant la Commission canadienne du blé et les producteurs unis de céréales (*United Grain Growers*). Entre parenthèses, je fais partie du Comité de l'agriculture et nous avons beaucoup de difficultés à entrer en contact avec cet organisme, j'imagine

## [Text]

Canadian Wheat Board they say: we sell the wheat and we are partly responsible for its transportation, but really we are under Industry, Trade and Commerce when we are selling the wheat, so you would have to ask that minister. And when you are before the Canadian Grain Commission and are interested in the research and the value of the product they are marketing, they say: we are under agriculture, so you do not ask the Minister of Transport questions along those lines, and yet the co-ordinator has to cross all of these, it seems, to effect his role.

**Mr. Mazankowski:** You have just made a very excellent argument in favour of the concept of a co-ordinator I must say.

**Mr. Bockstael:** In your speech you said:

I am not trying to fool you into believing that the Prince Rupert terminal, or hopper cars being ordered now, will have an immediate impact on grain movement.

And then you say that there are 2,000 cars coming into service. Were these 2,000 ordered previously?

**Mr. Mazankowski:** Are you talking about hopper cars?

**Mr. Bockstael:** Yes, hopper cars.

**Mr. Mazankowski:** The 2,000 are the leased cars that are being acquired by the federal government and they are to be coming on stream, I believe, commencing in April. One of the reasons that we opted for the lease proposition, and I will refer to basically two reasons, is that we could acquire these much quicker and we could have the benefit of some of them in this crop year, because the leasing companies did have orders slotted in which are coming off production. The other question is that it was simply a matter of cash flow and while in the long run it is a little more expensive acquiring the lease rights we thought, given our difficult cash position and given the fact that we could gain the benefit of the rented or leased cars in this current crop year—and that is really the crisis that we are now under—we felt it was advisable to go that way.

**Mr. Bockstael:** Thank you, sir.

• 1155

**The Chairman:** Thank you very much, gentlemen. With your indulgence, Mr. McLean has to leave at 12.00 and wanted to ask one brief question, then I will have to come to Mr. Deniger and then Mr. Peters.

Mr. McLean.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** On a point of order, did you get my name on there?

**The Chairman:** Yes, I have your name. This is just to accommodate Mr. McLean very briefly.

**Mr. McLean:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to follow up with the Minister on the matter of rail travel and transcontinental travel. I am appreciative of his comments

## [Translation]

que le coordonnateur connaît les mêmes problèmes. Lorsque nous faisons affaire avec cette commission, elle nous dit qu'elle s'occupe de vendre le blé et qu'elle est en partie responsable du transport, mais qu'elle relève vraiment du ministère de l'Industrie et du Commerce pour ce qui est de la vente et que, par conséquent, c'est au titulaire de ce portefeuille qu'il faut s'adresser. Par ailleurs, lorsque l'on se rend auprès de la Commission canadienne des grains afin d'étudier son service de recherches ainsi que la valeur du produit qu'elle commercialise, ce dernier organisme nous affirme relever du ministère de l'Agriculture, ce qui nous empêche de poser des questions au ministre des Transports sur les sujets mentionnés, et malgré tout cela, le coordonnateur doit pouvoir réunir tous les renseignements nécessaires afin de bien s'acquitter de ses fonctions.

**M. Mazankowski:** Vous venez de justifier fort éloquemment l'existence d'un coordonnateur.

**M. Bockstael:** Dans votre discours vous avez dit, et je cite:

Je ne tente pas de faire croire à quiconque que nos propositions relatives à l'élévateur commercial de Prince Rupert ou aux wagons-trémies commandés auront des répercussions immédiates sur le mouvement des grains.

Puis vous affirmez que 2,000 wagons seront mis en service. Or, ces 2,000 wagons ont-ils été commandés avant?

**M. Mazankowski:** Vous parlez des wagons-trémies?

**M. Bockstael:** Oui, de wagons-trémies.

**M. Mazankowski:** Ces 2,000 wagons ont été loués par le gouvernement fédéral et je crois qu'ils doivent entrer en service au début du mois d'avril. L'une des deux raisons pour lesquelles nous avons opté pour la location est que nous pouvions ainsi acquérir ces wagons beaucoup plus rapidement et, dès lors, en profiter pour les récoltes de cette année, car les entreprises de location avaient déjà des commandes prévues pour cette raison. En second lieu, nous l'avons fait pour des raisons financières, car si cette dépense de location est légèrement supérieure à long terme, nous avons pensé que, à cause de la position difficile de notre trésorerie et de la possibilité d'utiliser les wagons dès maintenant, lors des récoltes, c'était la voie à suivre.

**M. Bockstael:** Je vous remercie, monsieur.

**Le président:** Merci beaucoup, messieurs. Si vous permettez, M. McLean doit nous quitter à midi et désire poser une brève question avant. Il prendra donc la parole, puis ce sera M. Deniger et M. Peters.

Monsieur McLean.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** J'invoque le Règlement, avez-vous inscrit mon nom?

**Le président:** Oui. Je veux simplement donner brièvement la parole à M. McLean.

**M. McLean:** Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais poursuivre la discussion sur la question du service de voyageurs et du service transcontinental. J'apprécie les remar-



*[Texte]*

about the matter of meeting needs of people and I recognize, and I think most of us do, that the costs of maintaining a transcontinental rail service will have to be dramatically rationalized or that day of the transcontinental train going across Canada under the present format is shortlived or will likely come to an end before long. I would like to ask the Minister and to suggest that the transcontinental rail service has more than a straight travel function but has also a symbolic function in terms of national presence and national unity which is, I believe, the reason that we have subsidized it to this point and one with which I can identify.

I would like to ask the Minister if he could comment on the government's present concern to develop a national tourist policy and in doing so, what part will a national train have in terms of tourism from abroad, in terms of package tours within Canada by rail and by air. Has a tourism package in Canada for Canadians given the present situation of the dollar and the encouragement of Canadians to see their own country been considered, possibly to be able to travel at least one way and fly the other? In the whole review of rationalizing the national rail service has there been some direction and exploration of educational travel? For example, have there been on-going discussions with the provincial governments about school travel and general educational travel? Given the increasing age of our society, there is an increase in the numbers of seniors prepared and able to travel, so there is an enormous amount of money at the moment going into travel amongst young and old.

I also see in terms of a program with a vigorous tourist policy and a vigorous educational travel policy, more employment, particularly as it would be seasonally adjusted for young people especially when we look at the large unemployment factors and the age group that is involved.

I really raise this as a policy direction because I am hopeful that we can find a way of rationalizing the maintenance of a national rail service. As one who has lived abroad a good deal and talked to people who have travelled to Canada, some of their most exciting memories and some of their most positive memories of Canada were the rail travel across the nation giving them a sense of the size and the diversity and the scope of the nation. I will save my lollies to VIA rail vis-à-vis the total lack of any businesslike communication of time schedules out of Kitchener-Waterloo till the President of VIA rail is here and ask him why it is that they keep it such a dark secret as to when their trains go but on this matter of policy I would appreciate the Minister's comments and would encourage some thought around what I understand is a concern of the government, to lift up tourism in a dramatic way.

*[Traduction]*

ques du Ministre sur la nécessité de satisfaire les besoins du public et je reconnais, comme la plupart d'entre nous je crois, qu'il faudra rationaliser de façon vigoureuse les coûts qu'entraîne le maintien d'un service de voyageurs transcontinental, sinon les jours du train transcontinental sillonnant notre pays sont comptés. J'aimerais donc faire valoir au Ministre que ce service n'a pas qu'une fonction pratique, il a également une valeur symbolique, car il est une présence nationale et il illustre la notion d'unité nationale; c'est d'ailleurs pour cette raison que nous en avons subventionné le fonctionnement jusqu'à maintenant, raison que je comprends d'ailleurs tout à fait.

J'aimerais donc savoir si le Ministre peut nous dire quelque chose au sujet des projets du gouvernement actuel, quant à l'élaboration d'une politique nationale de tourisme, et quelle part les services ferroviaires compteront là-dedans; j'entends par là, dans quelle mesure un train transcontinental pourra-t-il attirer les touristes de l'étranger en offrant des circuits à forfait au Canada; la même remarque vaut pour les lignes aériennes. Avons-nous donc envisagé la création de forfaits au Canada pour les Canadiens, étant donné la situation du dollar et la tendance à inciter nos compatriotes à visiter leur propre pays; ainsi, a-t-on envisagé de permettre le voyage par rail dans un sens et le retour par avion? A-t-on aussi songé à créer des voyages éducatifs lors de ce processus de révision? Ainsi, a-t-on tenu des discussions régulières avec les gouvernements provinciaux au sujet des voyages scolaires et des voyages éducatifs en général? En outre, étant donné la vieillissement de notre population, il y a davantage de personnes âgées en mesure de voyager, et disposées à le faire, ce qui fait qu'en ce moment les jeunes et les vieux dépensent des sommes considérables en voyages.

Si on établit un programme comportant un volet dynamique sur le tourisme et une vigoureuse politique relative aux voyages éducatifs, je prévois que cela créera de l'emploi, d'autant plus que ces forfaits spéciaux seraient taillés sur mesure pour les jeunes; or, c'est quelque chose d'important, compte tenu du chômage élevé que nous connaissons, surtout dans ce groupe d'âge.

Si je propose qu'on élabore une politique dans ce domaine, c'est parce que j'espère que nous pourrions en arriver à une rationalisation et partant au maintien d'un service ferroviaire de voyageurs national. A cet égard, lors de mes longs séjours à l'étranger, j'ai parlé à des gens qui ont voyagé au Canada et certains de leurs souvenirs les plus marquants et les plus agréables de notre pays leur ont été donnés par les voyages qu'ils ont fait par chemin de fer, car cela leur a permis d'avoir une idée de l'étendue immense de notre pays et de notre diversité nationale. Je ne jeterai toutefois pas de fleurs à VIA Rail étant donné son incapacité à communiquer de façon satisfaisante les horaires de départ de Kitchener-Waterloo. J'attendrai la comparution du président de VIA Rail ici pour lui demander pourquoi il est si difficile de connaître la destination des trains de cette société. Toutefois, j'aimerais que le Ministre fasse ses commentaires au sujet des questions j'ai mentionnées avant, de plus je lui demande d'insister auprès du

[Text]

**The Chairman:** Thank you, Mr. McLean.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. McLean, I can certainly concur with the sentiments expressed here. I agree that there is more to the transcontinental than simply a mode of transportation. It does indeed have symbolic value. It also has some sentimental attachment for many people. I guess what is rather striking at times is that some of the people who are most vocal never ride the train; I find that very unfortunate.

• 1200

VIA has a number of promotional items, such as fare discounts for people over 65, and they have put in place some rather attractive packages for group travel. I think that we are also addressing the matter of encouraging student travel. Those are all very good, and in terms of how that fits in with the national tourist policy, or a tourist package, I think your points are very well taken. I am one who believes that we should be doing more in this country to attract the potential of our tourist trade within our domestic borders. Clearly, there is a lot to see in this country, and rail is clearly a very effective and beautiful way of seeing the country. These matters we have discussed with Mr. Roberts privately.

The whole question of the future of VIA rail is something that we are talking about within our department, and we will be presenting a Cabinet document for consideration within the next month or so. But I will naturally bear in mind the representations that have been made, Mr. Chairman.

Also, I should say that we are looking at the possibility of bringing in legislation to incorporate VIA Rail in legislative form. Its only mandate is really a supplementary estimate that was voted on, and if we to decide to go with an act it will certainly provide the opportunity to have a full-fledged debate on rail passenger service in this country, both from a transcontinental point of view and a regional point of view, and that might be very useful. I would hope that the views you have expressed here today will be reiterated when Mr. Roberts comes before the Committee. I am sure that he would be able to elaborate in more detail as to what positive programs they have developed or are in the process of developing. But I welcome your contribution and we will certainly take it into consideration.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister. Mr. Deniger.

**Mr. Deniger:** Thank you, Mr. Chairman. Through you, to the minister I would like to refer to a *Gazette* article dated October 2, 1975, where in an interview with Kendall Wendeyer, transport and travel editor of the *Montreal Gazette*, you are quoted as saying that commuter air in the Montreal area is a priority. It says here:

Mazankowski's solution is for the federal government to supply capital funds and turn over the facilities to the provinces.

[Translation]

gouvernement pour qu'il donne suite à son projet de relance-  
ment du tourisme.

**Le président:** Merci, monsieur McLean.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, monsieur McLean, je comprends tout à fait les sentiments qui viennent d'être exprimés. Je conviens que le système ferroviaire transcontinental de voyageurs est plus qu'un simple moyen de transport et qu'il a effectivement une valeur symbolique. Bon nombre de personnes y sont d'ailleurs fort attachés. Je crois que ce qui est assez frappant par moments, c'est que les gens qui s'expriment le plus vigoureusement sur le sujet ne prennent jamais le train; cela me paraît très malheureux.

VIA Rail fait de la promotion; par exemple, il propose des tarifs moins élevés pour les gens au-dessus de 65 ans, et des voyages organisés intéressants pour groupes. Je crois également qu'on offre aux étudiants des prix avantageux. Tout cela est très bien, et nous comprenons que cela s'inscrive dans la politique de tourisme nationale ou dans l'offre de voyages organisés pour touristes. Je crois, quant à moi, que nous devrions faire davantage pour garder nos touristes à l'intérieur de nos frontières. Il y a beaucoup à voir au pays et les chemins de fer sont un moyen efficace et agréable de voir le pays. J'ai discuté de ces questions privément avec M. Roberts.

Pour ce qui est de l'avenir de VIA Rail, nous en parlons au ministère et nous allons présenter un document qui sera étudié par le Cabinet dans un mois à peu près. Je tiendrai certainement compte des instances qui sont présentées, monsieur le président.

J'ajouterai également que nous étudions la possibilité de présenter une mesure législative qui donnait à VIA Rail une existence dans la loi. Son mandat repose seulement sur l'adoption d'un crédit supplémentaire qui a été adopté, et si nous décidions d'avoir une loi, nous aurions certainement l'occasion de discuter en profondeur du service ferroviaire de voyageurs au pays, à la fois du point de vue transcontinental et du point de vue régional. Ce pourrait être très utile. J'espère que mes idées seront reprises par M. Roberts lorsqu'il comparaitra devant le comité. Je suis certain qu'il pourra vous expliquer en détail les programmes positifs qui ont été mis au point ou qui sont en train de l'être. Je suis heureux de votre contribution et nous allons certainement en tenir compte.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre. Monsieur Deniger.

**M. Dengier:** Merci, monsieur le président. Si vous me le permettez, je voudrais demander au ministre de se reporter à un article de la *Gazette* du 2 octobre 1975. Selon le journal, dans une entrevue avec Kendall Wendeyer, rédacteur pour le transport et les voyages à la *Gazette* de Montréal le ministre aurait dit que le service de banlieue dans la région de Montréal était une priorité. Je cite:

La solution de M. Mazankowski prévoit que le gouvernement fédéral accordera les capitaux et remettra à la province les installations.



## [Texte]

I was wondering if you could elaborate on that.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, there have been a number of discussions going on with the officials of the Government of Quebec. As a matter of fact, I did meet with the former Minister of Transport and we discussed this very important matter. There have been funds committed by the federal government to provide a portion of the funds to improve the infrastructure and provide the necessary equipment to a very bad facility. Obviously, the difference is in the amount of money being committed, and those negotiations are going on at the official level.

I did indicate to the minister that we would hope to have had a new package to present to the Government of Quebec by the end of December. I am not sure if we are going to be able to achieve that target, but, needless to say, we are conferring with the officials of the Quebec government and the indication I have from the new Minister of Transport is that he is pleased with the discussions.

**Mr. Deniger:** I am glad, Mr. Chairman, that dialogue is going on. I am also glad that you are sort of following in a way our policy of supplying capital funds towards the infrastructure, but what interested me is that you might have the idea to turn over the facilities to the provinces. Is that accurate?

• 1205

**Mr. Mazankowski:** Well, we certainly do not want to get into the business of running commuter trains. We do not feel that that is a federal government responsibility and I think that that is very clear. We believe that we have the responsibility of providing rail passenger service on intercity routes. The commuter rail service, which is a local service, we believe is part of the responsibility of the municipality and/or the provincial government.

**Mr. Deniger:** Would you support the provincial government and the Montreal Urban Commission in a plan in Montreal similar to the GO-train in Toronto?

**Mr. Mazankowski:** The GO-train in Toronto is largely funded by the Province of Ontario—the operation of it—and I think that that is essentially what we are looking at in the case of Montreal.

**Mr. Deniger:** Then, if I may, Mr. Minister, can you indicate to me what difference, in terms of commuter rail policy, there is between your government and ours?

**Mr. Mazankowski:** I do not know whether you had a policy.

**Mr. Deniger:** Well, you just said it. That is why I am asking the question. Because from what I remember, that was exactly what you were saying.

**Mr. Mazankowski:** There are some areas, Mr. Chairman, where the policy of this government is the same as the policy of the past government, and that does not say that that policy is wrong or bad. If it is a good policy that meets the needs, that meets the objectives that are required, really I have no difficulty with that.

**Mr. Deniger:** I cannot agree with you more, especially since one of those trains goes right through my riding.

## [Traduction]

Pouvez-vous nous dire quelques mots à ce sujet.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, nous avons déjà eu des discussions avec les hauts fonctionnaires du gouvernement du Québec. J'ai même rencontré l'ancien ministre du Transport et nous avons discuté de cette question très importante. Le gouvernement fédéral s'est engagé à fournir du financement, une partie des sommes nécessaires, pour améliorer l'infrastructure et fournir l'équipement nécessaire à des installations qui sont en bien mauvais état. Le différent évidemment porte sur le montant à engager, des négociations ont lieu au niveau de l'administration.

J'ai mentionné au ministre que nous espérons présenter une nouvelle offre globale au gouvernement du Québec d'ici la fin de décembre. Je ne suis pas certain que nous pourrions le faire, mais néanmoins, nous sommes en communication avec les hauts fonctionnaires du gouvernement du Québec et je crois comprendre que le nouveau ministre du transport est très satisfait de ces discussions.

**M. Deniger:** Je suis heureux, monsieur le président, de voir qu'il y a dialogue. Je suis également content de voir que vous suivez en quelque sorte notre politique qui consiste à fournir des capitaux pour l'infrastructure, mais ce qui m'intéresse, c'est la possibilité de remettre ces installations aux provinces. C'est bien cela?

**M. Mazankowski:** Nous ne voulons certainement pas nous occuper des trains de banlieue. Nous ne croyons pas que ce soit une responsabilité du gouvernement fédéral, c'est très clair. Nous sommes responsables, croyons-nous, du service de voyageurs entre villes. Le service de banlieue est un service local, et nous croyons qu'il relève de la municipalité ou du gouvernement provincial.

**M. Deniger:** Appuieriez-vous le gouvernement provincial et la Commission urbaine de Montréal pour un projet à Montréal qui serait semblable au GO-train de Toronto?

**M. Mazankowski:** Le GO-train de Toronto est financé en grande partie par la province de l'Ontario, son exploitation du moins, et c'est essentiellement la possibilité que nous étudions pour Montréal.

**M. Deniger:** Pourriez-vous nous dire, monsieur le ministre, quelle différence de politique il y a entre votre gouvernement et nous en ce qui a trait au service de banlieue?

**M. Mazankowski:** Je ne savais pas que vous aviez une politique.

**M. Deniger:** Vous venez de le dire. C'est pourquoi je vous pose la question. Si je me souviens bien, c'est exactement ce que vous disiez.

**M. Mazankowski:** Pour certains domaines, monsieur le président, la politique du gouvernement est la même que la politique de l'ancien gouvernement, cela ne veut pas dire que cette politique est mauvaise. S'il s'agit d'une bonne politique, qui répond bien aux besoins, aux objectifs pour lesquels elle a été adoptée, je ne vois pas de problème.

**M. Deniger:** Je ne puis que vous approuver, surtout qu'un de ces trains passe dans ma circonscription.

[Text]

I have one last question, Mr. Chairman, if I may. The facilities that we have now, of course, is owned by CN and CP—and this is more of a statement—and I would be worried indeed for our own rural network if those facilities were taken away from the present companies. But I would like to have a setup similar to the GO-train system in Toronto where a management contract would be signed between the cities, the province and the federal government, insofar as it is involved, and where the CN and CP would operate the trains and the provinces and the cities would foot the bill, basically.

**Mr. Mazankowski:** Well, that is really what we are talking about. It is not the intention to transfer the infrastructure. I think we are looking at a VIA rail concept here.

**Mr. Deniger:** It was under active discussion on October 2. Do you see that there will be a final decision shortly on it?

**Mr. Mazankowski:** Well, as I said, we are hoping to come back to the Quebec government by the end of December, and the discussions have been going on at the officials level and that is the agreement we made.

Mr. Giroux might be able to give you more information as to the stage that we are now at.

**The Chairman:** Mr. Giroux.

**Mr. Giroux:** Thank you, Mr. Chairman. We are going to be getting some pretty detailed information as to the actual needs and now the commuter lines fit into the over-all Montreal network through the study of the committee that looks after the co-ordination and the integration of the transport system in the Montreal area, and that is forthcoming. We are also getting some reactions from the provincial government on the approach with respect to contributions—in other words, the capital costs and the infrastructure—and if this information is forthcoming in the next week or so, we will be able to present to the Minister some options as to how to deal with this.

**Mr. Deniger:** Has the Province of Quebec asked for the ownership of these facilities?

**Mr. Giroux:** At this stage, no, they have not asked for the ownership.

**Mr. Deniger:** And have you offered them the facilities?

**Mr. Giroux:** The CN and CP facilities?

**Mr. Deniger:** Yes.

**Mr. Giroux:** No.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Deniger.

Mr Peters, followed by Mr. Ritchie.

**Mr. Peters:** I would like to follow the line of questioning of the previous speaker, but I would like to also congratulate the Minister on the decision he made for the Northern Ontario continuation of the six-day service rather than CTC's recommendation of these days. Many of those little communities are very small and local transportation is needed, and probably the ministry should be looking at some kind of regional transportation that does not necessarily make a transcontinental run but

[Translation]

J'ai encore une dernière question, monsieur le président, si vous me le permettez. Les installations que nous avons actuellement appartiennent évidemment au CN et au CP. C'est plutôt une déclaration. Je m'inquiéterais pour notre propre réseau rural si ces installations étaient enlevées aux sociétés actuelles. J'aimerais que nous ayons un système semblable à celui du GO-train de Toronto avec un contrat de gestion signé par les villes, la province et le gouvernement fédéral, en autant que celui-ci est impliqué, qui permettrait au CN et au CP d'exploiter ce réseau. Les provinces et les villes défraieraient ce service en grande partie.

**M. Mazankowski:** C'est exactement de cela dont nous parlons. Nous n'avons pas l'intention de transférer l'infrastructure. Nous envisageons plutôt quelque chose du genre de VIA Rail.

**M. Deniger:** On en a discuté sérieusement le 2 octobre. Croyez-vous qu'une décision finale sera bientôt rendue?

**M. Mazankowski:** Comme je l'ai dit, nous espérons donner notre réponse au gouvernement du Québec d'ici la fin décembre, les discussions se sont poursuivies au niveau de l'administration, c'est l'accord auquel nous en sommes arrivés.

M. Giroux peut peut-être vous donner plus de renseignements et vous dire où nous en sommes actuellement.

**Le président:** Monsieur Giroux.

**M. Giroux:** Merci, monsieur le président. Nous allons obtenir des renseignements très détaillés sur les besoins réels et la place qu'occupent les lignes de banlieue dans le réseau global de Montréal dans l'étude que le Comité a fait au sujet de la coordination et de l'intégration du système de transport pour la région de Montréal. Cette étude sera bientôt déposée. Le gouvernement provincial nous fait également connaître ses réactions quant aux contributions, autrement dit les coûts d'immobilisation et d'infrastructure. Si ces renseignements arrivent d'ici une semaine environ, nous pourrions présenter au ministre certaines options pour régler ce problème.

**M. Deniger:** La province de Québec a-t-elle demandé la propriété de ces installations?

**M. Giroux:** Pas à ce moment-ci, non, elle n'en a pas demandé la propriété.

**M. Deniger:** Lui avez-vous offert?

**M. Giroux:** Vous voulez parler des installations du CN et du CP?

**M. Deniger:** Oui.

**M. Giroux:** Non.

**Le président:** Merci, monsieur Deniger.

Monsieur Peters, vous avez la parole et vous serez suivi de M. Ritchie.

**M. Peters:** J'aimerais poser des questions dans la même veine que mon prédécesseur, mais j'aimerais également féliciter le ministre sur la décision qu'il a prise de continuer les services de six jours dans le Nord de l'Ontario plutôt que d'accepter les recommandations de la Commission de transport du Canada pour un service de trois jours. Beaucoup de ces municipalités sont très petites et le transport local est nécessaire. Le ministère pourrait peut-être songer à une sorte de



## [Texte]

should make a transcontinental connection at both ends with the Capreol end and the Winnipeg end. But much of that transportation will not go beyond the Capreol Sudbury area, and much of it will not go the other way, to Thunder Bay—from Thunder Bay west to Winnipeg and from Thunder Bay east to Capreol. They would probably be better serviced if they were serviced on daylight runs. For transcontinental, it would have to be an overnight run.

• 1210

So it may be we could use bed cars or some other kind of connection, and maybe we should not be looking at a continuation of the service we now provide but providing a much more tailored service for the needs of the people who are there. The population is small, but in some cases there is no alternative to rail. What they are looking for is almost a commuter type—to their market, to their shopping facilities. So maybe it could be considered in a totally different way from just a continuation of a train which is going to cost a lot of money but which is not really going to meet the needs they have in that area.

You are talking about doing something about commuter transportation, and it fits in with something I did a couple of years ago. I went to North Bay and supported the Canadian National Railway when they were asking to drop their trains between North Bay and Toronto. The reason I supported it is they could get the hell out and the Ontario North and Railway and would run into Toronto instead of North Bay and make connection with CN. It would mean the Ontario Northland would be able to utilize the trains which they now have and which they are not really able to utilize because of the restrictions CN put on timing, on schedules, and other effects.

The Ontario government went to Europe and bought the Brussels—to—Zurich trains, converted them for Canadian transportation, and now have a totally different kind of a transportation facility. We in Northern Ontario, would be much better serviced if we could operate the train. Nobody goes to North Bay from Northern Ontario. We go to Toronto, and you are only going halfway and somebody else has control of the line. We should be looking in Northern Ontario at supplying cheap, fast transportation to our main shopping facility or market, and that is Toronto. And we cannot, because of Canadian National owning the line between North Bay and Toronto and insisting with a great deal of subsidization to operate a system.

Have you given and will you give any consideration to—rather than continuing the subsidization of Canadian National—they were shocked all to hell when they found out I was supporting the recommendation to drop it, because that is not what they wanted to do. They did not want to drop it. What they wanted to do is get the subsidy for it; in other words, to say they were going to drop it unless they got some assistance. We would be quite happy for them to drop it, because it would be replaced by the Ontario Northland Railway system, which should, by rights, operate on the Canadian National to Kapuskasing and maybe as far west as Hearst—but to be used as a commuter-type train. The distance would be probably 500

## [Traduction]

transport régional qui n'emprunterait pas nécessairement la route transcontinentale, mais qui pourrait se raccorder aux deux bouts à Capreol et à Winnipeg. Or, une grande partie de ce transport ne dépassera pas la région Capreol-Sudbury, et une bonne partie ne se rendra pas dans l'autre direction vers Thunder Bay, ... de Thunder Bay vers l'ouest à Winnipeg, et de Thunder Bay vers l'est à Capreol. Ces régions auraient probablement un meilleur service s'il était quotidien. Pour ce qui est du service transcontinental, il devra se faire de nuit.

Nous pourrions peut-être nous servir des wagons-lits ou un autre genre de correspondance, ne pas envisager la continuation du service actuel, mais offrir un service qui répondrait mieux aux besoins de la population. Cette population est peu nombreuse mais dans certains cas, il n'y a rien d'autre que le chemin de fer. Ce qu'elle voudrait en réalité, c'est un service de banlieue, en quelque sorte, pour pouvoir effectuer son marché, ses achats. On pourrait peut-être envisager la situation de façon tout à fait différente, pas nécessairement la continuation du service des trains qui coûte cher et qui ne répond pas vraiment aux besoins des gens de cette région.

Vous avez parlé des trains de banlieue, ce qui rejoint ce que j'avais fait il y a quelques années. Je me suis rendu à North Bay, pour appuyer le Canadien National qui demandait la discontinuation de la ligne North Bay—Toronto. La raison pour laquelle je l'appuyais c'est que s'il pouvait vraiment se retirer, l'Ontario Northland Railway nous amènerait directement à Toronto au lieu de North Bay et ferait la correspondance avec le CN. Ainsi, l'Ontario Northland pourrait utiliser les trains dont il dispose et dont il ne peut se servir à cause des restrictions du CN sur l'horaire, et à cause d'autres effets que cela pourrait avoir.

Le gouvernement de l'Ontario s'est rendu en Europe acheter les trains Bruxelles-Zurich, qui ont été convertis pour le transport canadien, nous avons donc maintenant de l'équipement de transport tout à fait différent. Nous avons dans le nord de l'Ontario un bien meilleur service, si nous pouvions exploiter nous mêmes nos trains. Personne ne se rendrait à North Bay, à partir du nord de l'Ontario. Nous nous rendons à Toronto, nous sommes à mi-chemin et quelqu'un d'autre a la haute main sur la ligne de chemins de fer. Le nord de l'Ontario devrait avoir un service peu coûteux, rapide, vers le marché, les magasins, c'est-à-dire Toronto. Nous ne pouvons pas le faire, car la ligne North Bay—Toronto appartient au CN qui insiste à grand renfort de subventions à exploiter le réseau.

Avez-vous songé à cette possibilité plutôt qu'à continuer à subventionner le CN, car les dirigeants ont été diablement abasourdis quand ils ont appris que j'appuyais la recommandation de discontinuer le service, car ce n'était pas ce qu'ils voulaient faire. Ils ne voulaient absolument pas l'abandonner. Ils voulaient plutôt obtenir des subventions, autrement dit, qu'ils discontinuaient s'ils n'en obtenaient plus. Nous ne demanderions pas mieux qu'ils laissent tomber, car nous pourrions remplacer le CN par le réseau de chemins de fer Ontario Northland qui, de droit, devrait exploiter la ligne du CN vers Kapuskasing et peut-être même jusqu'à Hearst avec des trains omnibus. La distance à parcourir serait d'environ 500 milles,

[Text]

miles, 550 miles, and it could be operated with the one-train system. We are now operating it really with three.

Would the Minister give some consideration to providing a better utilization of the services we have and the moneys we have, to provide access of the Ontario Northland Railway into Toronto and allow Canadian National to drop their passenger service on that line? It seems to me it could be more cheaply operated and certainly more efficiently and probably more satisfactorily, from the point of view of everybody who is on that line. And it is really the transportation facility from north-eastern Ontario.

• 1215

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Peters, there are discussions going on at the present time; as a matter of fact, I think there is a study going on with regard to this whole question. I have had discussions with Mr. Snow about the possibility of some trade-offs and such. VIA Rail has, in fact, been having discussions with the Government of Ontario. I am not exactly sure what stage those discussions are at; perhaps Mr. Ken Henderson might be able to give us a complete update on that. But it is a matter that is under very active consideration and I think the points you have made are very well taken.

With regard to your comments about regional or local services, all I can say, Mr. Chairman, is that the point Mr. Peters has made is really in line with our own thoughts when we dealt with the issue of Northern Ontario railway passenger service. It is within the context of evaluating the best kind of regional service to meet the local needs of the people that we are re-examining the whole question of service in that particular area. I might say that most of the representations we received from members of Parliament and, indeed, from communities certainly support that view. For example, it seems Nakina is sort of the centre point. At that point the traffic flows either east or west, and we have to develop a kind of service, hopefully a daylight service, that will meet the needs of those people in terms of going to Sudbury and/or Thunder Bay or Winnipeg to conduct their business transactions or to attend to their medical needs. It really is in that spirit and in that context that we are hoping to develop a kind of policy or a kind of service that will meet the needs of the people, and, I think, perhaps at lower cost. It we are looking at a flexible kind of service, as you suggest, I think we can meet both objectives.

Mr. Henderson, would you bring us up to date on the status of the discussions involving northeastern Ontario rail service?

**The Chairman:** Mr. Henderson.

**Mr. K. Henderson (Director General, Railway Transportation, Transport Canada):** Historically, the split that existed between the ONR and the CN line created difficulties with regard to subsidy payments. The subsidy payments under the earlier scheme of rail passenger payments applied only to that portion of the total line that belonged to CN. At the present

[Translation]

peut-être même 550, ce qui pourrait être fait avec un seul train. Présentement, il en faut trois.

Le ministre ferait bien de veiller à une meilleure utilisation des services que nous avons et de l'argent dont nous disposons en donnant à l'Ontario Northland Railway accès à Toronto et en permettant au CN de discontinuer son service voyageurs sur cette ligne? A mon avis, cela pourrait être fait de façon moins coûteuse, certainement plus efficace et probablement plus satisfaisante pour tous ceux qui vivent dans ce secteur. Il s'agit vraiment du transport pour le nord-est de l'Ontario.

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, monsieur Peters, on discute présentement ce sujet, je crois même qu'il y a une étude en cours, sur la question. J'ai parlé avec M. Snow de la possibilité d'un échange de ce genre. VIA Rail a même des pourparlers à ce sujet avec le gouvernement de l'Ontario. Je ne sais pas exactement où en sont les choses; M. Ken Henderson pourrait peut-être vous mettre au courant. Quoi qu'il en soit, la question fait l'objet d'une étude très sérieuse et nous prenons bonne note de ce que vous avez dit.

Pour ce qui est de vos commentaires concernant les services régionaux ou locaux, tout ce que je peux dire à ce moment-ci, monsieur le président, c'est que M. Peters est vraiment dans la ligne de pensée que nous avons adoptée concernant le service voyageurs du nord de l'Ontario. Il s'agit, entre autres, d'évaluer le meilleur service régional qui répondrait aux besoins locaux, et c'est pour cela que nous réexaminons toute la question du service dans cette région-là. Je dois dire que la plupart des instances que nous avons reçues des députés et même des municipalités appuyent nettement cette idée. Il semble, par exemple, que Nakina serait en quelque sorte le centre. A partir de là, le trafic se dirigerait soit vers l'Est ou vers l'Ouest, et nous devons mettre au point un service de jour, nous l'espérons, qui pourra satisfaire la population devant se rendre à Sudbury et/ou à Thunder Bay et/ou Winnipeg pour s'occuper de ses affaires ou aller chez le médecin. C'est dans cet esprit, dans ce contexte que nous espérons pouvoir élaborer une politique ou un service répondant aux besoins de la population et, peut-être, à tarif moindre. Si nous cherchons ce genre de service souple, comme vous le proposez, nous répondrons à ces deux objectifs.

Monsieur Henderson, voulez-vous nous faire une mise à jour et nous dire où en sont les discussions concernant les services ferroviaires du nord-est de l'Ontario?

**Le président:** Monsieur Henderson.

**M. K. Henderson (directeur général, Transport ferroviaire, Transport Canada):** Depuis toujours, la scission qui existe entre l'ONR et le CN a créé des problèmes au chapitre des subventions. Aux termes de l'ancien programme, les subventions au service voyageurs ne s'appliquaient qu'à la portion de la ligne appartenant au CN. Nous sommes en train de faire



[Texte]

time we have under active investigation and discussion the whole question of the needs and how they should be served, and the way in which the total capabilities that exist over the two lines should be administered and carried out under contract between Transport Canada and VIA. At this stage it is a very active subject, and I believe the concerns you have expressed are the essence of the issues we are trying to address. We are looking to be able to improve the service by taking advantage of the mechanism of VIA and the manner by which the creation of VIA has allowed us to break down, in many ways, some of the barriers that have existed between the ownership of various rail lines.

**The Chairman:** One very brief one, Mr. Peters.

**Mr. Peters:** Is it not to our advantage to keep VIA out of it, and the CN as well? If the Ontario Northland Railway will operate between points in the north and Toronto without a subsidy; would it not be foolish to pay a subsidy to either VIA or Canadian National when the Ontario government will finance the operation themselves if they are allowed to control both the passengers leaving Toronto and the passengers going to Toronto from northeastern Ontario?

**Mr. Mazankowski:** I think, Mr. Chairman, the concern expressed here by the Government of Ontario is that the provision of any city rail services is largely a federal responsibility and I think it is in that context that they would like us to be involved. They have some trade-offs and some bartering that we can engage in. It is in that context that we are looking at this whole area.

**Mr. Peters:** Thank you.

• 1220

**The Chairman:** Thank you, Mr. Peters. Mr. Richardson, then Mr. MacLellan.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Mr. Minister, I would like to commend you on the good job you are doing in getting grain moving. I think we are ahead of last year.

**Mr. Mazankowski:** Yes, we are, Mr. Richardson.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Good. I have got a couple of quick questions and then I want to discuss one specific rail line.

Firstly, are the railways considering keeping their branch lines free of snow this winter? I have got two towns that have no highway. If they would keep those rail lines free of snow in the winter the farmers could get their grain out. These lines develop soft roadbeds in the spring so if they do not get their grain out in the winter and they cannot get it out in the spring, the whole process is . . . Are the railways considering that?

**Mr. Mazankowski:** You might want to tell me what lines you are talking about specifically, Mr. Richardson. In the broad context, I have had discussions with Dr. Horner about this very, very important point. I think that his views are shared by yourself in that he, too, is recommending that a

[Traduction]

une enquête très poussée et de discuter de toute la question des besoins et de la façon d'y répondre afin de savoir comment les installations qui existent sur les deux lignes pourraient être administrées et comment elles pourraient servir aux termes du contrat signé entre Transport Canada et VIA. C'est à ce moment-ci un sujet très débattu et vos inquiétudes sont au cœur même des questions que nous examinons. Nous voulons améliorer le service en tirant parti du mécanisme de VIA puisque la création de VIA nous a permis de faire disparaître bien souvent les barrières qui existaient entre les diverses lignes de chemins de fer et leur propriété.

**Le président:** Vous pouvez poser une très courte question, monsieur Peters.

**M. Peters:** Ne vaudrait-il pas mieux garder VIA en dehors de cela et le CN également. Si l'Ontario Northland Railway roule entre le Nord et Toronto sans subvention, ne serait-il pas ridicule de verser une subvention soit à VIA ou au CN alors que le gouvernement de l'Ontario financera lui-même l'opération si on lui permet de régir à la fois le service voyageurs qui fera la navette entre Toronto et le nord-est de l'Ontario?

**M. Mazankowski:** Je crois, monsieur le président, que le gouvernement de l'Ontario s'inquiète du fait que tout service ferroviaire municipal relève en grande partie du Fédéral, et c'est dans ce champ d'activité qu'on voudra participer. Il y a des échanges, des négociations auxquelles nous voulons participer, et c'est dans ce contexte que nous voyons tout cela.

**M. Peters:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Peters. La parole est à M. Richardson, qui sera suivi par M. MacLellan.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Monsieur le ministre, je tiens à vous féliciter des excellents résultats obtenus dans le transport des céréales. La situation doit être meilleure que l'an dernier.

**M. Mazankowski:** Elle l'est, monsieur Richardson.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Tant mieux. J'ai deux brèves questions à vous poser, après quoi je voudrais m'entretenir avec vous d'une ligne de chemin de fer en particulier.

Les compagnies ferroviaires comptent-elles déblayer la neige cet hiver sur les voies secondaires? Deux villes de ma circonscription ne sont pas desservies par des autoroutes. Si les voies ferrées étaient déblayées en hiver, les fermiers pourraient livrer leurs céréales. Au printemps, la plate-forme des voies est ramallée ce qui rend le transport quasiment impossible; si en outre, il n'y a pas moyen de transporter les céréales en hiver, . . . Est-il donc question de déblayer ces voies?

**M. Mazankowski:** De quelles voies s'agit-il au juste, monsieur Richardson? J'ai justement soulevé l'ensemble de cette question avec M. Horner. Il est en principe d'accord avec vous, ayant recommandé que plusieurs voies normalement enneigées soient déblayées pour être utilisées en hiver. Au printemps, il y

*[Text]*

number of these so-called "snow lines" be, in fact, plowed out and utilized in the winter when you can run any amount of weight on the light rails, so to speak. These lines develop some problems in the spring; even a heavy rainfall prohibits the utilization of such lines. I am informed that he is having discussions with the railways and I would be pleased to pass your representations on to him. If you have specific lines that you are concerned about, perhaps that might be useful as well.

I am not sure what the problems, the logistical problems are. I am sure that there are some difficulties, some problems with that kind of proposal. Nevertheless, on the surface it certainly has merit, and particularly in the areas where the alternatives and the lines are fairly dense in terms of grain production.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Wishart to Foam Lake, Totzke to Meacham, and the line from Lanigan to Melfort, I do not know whether it has a snow problem or not, but that is an important one.

**Mr. Mazankowski:** Wishart, Foam Lake . . .

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Totzke to Meacham and the line Lanigan to Melfort, I think that one is okay but I am not sure.

**The Chairman:** How about the one line "Eccum Teuch to Neccum Teuch".

**Mr. Mazankowski:** That is in Nova Scotia.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Has Mr. Neil been given a time limit to report?

**Mr. Mazankowski:** Well, I understand that Mr. Neil's report is either complete or in its final stages. The delay will now be in translation, as is the delay with the Murta task force committee report. His, I believe, is in translation right at the present time and as soon as it is completed I will be tabling it, either in the House or in this Committee. Anyway, I will certainly be making both reports public.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Good. And the main one, could consideration be given to keeping the CPR line from Lanigan to Melfort in its entirety? Now, this is rather important and is . . .

**Mr. Mazankowski:** Is that one that is included in the terms of reference of the Neil Commission?

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** I think it is, but I would like to make a pitch for that line right here, before that report is put in. The thing is, the line is there.

**Mr. Mazankowski:** I trust you have made your pitch to Mr. Neil.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** I sure have.

**Mr. Mazankowski:** You would not suggest that I would be having to influence Mr. Neil?

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Oh, no! But the point is, the line is there, it is 80 to 85-pound rail, it is in fairly good condition, it is 95 per cent black ties, they are running 60-car trains over it at 25 miles an hour four days a week. Now, Mr. Hall, when he dealt with that line, based his recommendations largely on the amount of grain that was handled and he recommended taking out 26 miles from Lac-Vert to Melfort and the rest of it from Lanigan to Lac-Vert

*[Translation]*

a souvent des difficultés, il suffit d'une grosse pluie pour qu'elles deviennent inutilisables. Il est justement en train de discuter de ce problème avec les compagnies ferroviaires, et je ne manquerai pas de lui communiquer votre intervention. Vous pourriez peut-être faire une liste des voies de chemin de fer qui vous préoccupent plus particulièrement.

Cela soulèvera sans doute des problèmes d'ordre pratique, que j'ignore d'ailleurs, mais cela me paraît néanmoins une proposition intéressante, surtout lorsque ces voies de chemin de fer traversent des régions à forte production céréalière.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Il s'agit des voies reliant Wishart à Foam Lake, Totzke à Meacham et Lanigan à Melfort; je ne sais pas si cette dernière voie est enneigée l'hiver, toujours est-il qu'elle est importante.

**M. Mazankowski:** Wishart à Foam Lake . . .

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Totzke à Meacham et Lanigan à Melfort; cette dernière voie est utilisable à l'hiver, je crois, mais je n'en suis pas certain.

**Le président:** Qu'en est-il de la voie entre Eccum Teuch et Neccum Teuch?

**M. Mazankowski:** C'est en Nouvelle-Écosse.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Un délai est-il prévu pour le dépôt du rapport de M. Neil.

**M. Mazankowski:** Il paraît que M. Neil a terminé son rapport, ou est sur le point de le terminer. Il doit maintenant aller à la traduction, ce qui retarde d'ailleurs également le rapport du comité spécial Murta. Dès que le rapport aura été traduit, je le déposerai, soit à la Chambre soit au comité. De toute façon, les deux rapports seront rendus publics.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Parfait. Pourrait-on déneiger toute la voie du Canadien Pacifique entre Lanigan et Melfort? C'est une question fort importante.

**M. Mazankowski:** Cette voie fait-elle partie du mandat de la Commission Neil?

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Je crois bien que oui. Mais je voudrais insister là-dessus avant le dépôt de rapport.

**M. Mazankowski:** Vous avez sans doute plaidé votre cause devant M. Neil.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Bien sûr.

**M. Mazankowski:** Vous ne voudriez quand même pas que j'essaie d'influencer M. Neil?

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Jamais de la vie. Mais c'est une assez bonne voie, équipée de rails de 80 à 85 livres et de traverses noires à 95 p. 100; cette voie sert au transport de convois de 60 wagons roulant à 25 milles à l'heure, 4 jours par semaine. M. Hall, dans son rapport, basait ses recommandations essentiellement sur les quantités de céréales transportées; il avait notamment recommandé de supprimer 26 milles entre le Lac Vert et Melfort, la décision



**[Texte]**

was for future consideration. Okay, PRAC came along, they recommended taking out the line from Lanigan to Watson, putting Watson to Lac-Vert, treating it as a spur and handing it over to the CN. Now that is not an efficient operation. It involves problems. It would be better to keep the line from Lanigan to Lac-Vert and let CPR handle it because they can do it quite nicely. They make the train out of Lanigan already; they can service it in a day and get it down to the main line.

• 1225

I think it is important to keep the whole line there because Mr. Hall did set some lines aside for possible future economic development and I think this is one of them. The complete line from Lanigan to Melfort, there is a connection at Melfort which would let the CPR points as far south as Regina—it would give them access to Churchill. In other words, under our interchangeability program I think it is very important to keep that 26 miles in there to give access to the South.

Another thing is potash development at Leroy and Lanigan. The line for potash is already developed at Lanigan. There is supposed to be a mine go in at Leroy. If that line was kept, you would export potash to Churchill, east, south or west. That is future development.

We have minerals in northern Saskatchewan, we have iron that should be going south to the steel mills in Regina. We have coal in the South that should be going North, and lumber in the North that should be going South. In other words, that line in my estimation should be replaced because there is possible future economic development there that would make it profitable. It is there now; it is in pretty good condition. Why not keep it and let it develop?

Saskatchewan needs a good north-south line and that is right in the centre. It runs right through my constituency, by the way.

**The Chairman:** I gathered that.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** With the possibility of economic development—this is to make it profitable—can consideration be given at least to keeping it in its entirety?

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, if you can find your way through all those spots and lines, you have my permission to respond.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, if Mr. Richardson has made his pitch to Mr. Neil with the same amount of enthusiasm as he has here at this Committee, I am sure that he would have him convinced.

I will undertake to ensure that Mr. Neil sees the Committee proceedings to ensure that all the points you have raised here today are taken into consideration.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Thank you.

**The Chairman:** I now have Mr. MacLellan.

**[Traduction]**

quant au tronçon entre Lanigan et Lac Vert étant remise à plus tard. Par la suite le PRAC a recommandé de supprimer le tronçon rattachant Lanigan à Watson, rattacher Watson à Lac Vert, qui deviendrait un embranchement et de transférer le tout au Canadien National. Ce ne serait pas une solution pratique et elle soulèverait d'ailleurs certaines difficultés. Il vaudrait mieux garder le tronçon rattachant Lanigan à Lac Vert, en permettant au CP d'en assurer l'exploitation, ce qu'il fait très bien d'ailleurs. C'est lui qui forme le convoi à partir de Lanigan; il lui suffit d'un jour pour l'acheminer sur la voie principale.

Il est essentiel de garder toute la voie ferrée en l'état actuel, M. Hall ayant d'ailleurs retenu certaines voies en vue d'éventuels travaux de développement économique; je crois que cette voie fait partie de la liste. La voie de Lanigan à Melfort permet, grâce à l'embranchement à ce dernier point, d'aller jusqu'à Regina et donc d'arriver jusqu'à Churchill. Il est donc essentiel à mon sens de garder ces 26 milles de voie ferrée pour assurer l'accès vers le sud.

Il faut par ailleurs tenir compte de l'exploitation de la potasse à Leroy et à Lanigan. La voie qui servira au transport de la potasse à Lanigan est déjà prête. Une autre mine devrait être mise en exploitation à Leroy. Cette voie ferrée permettrait de transporter la potasse jusqu'à Churchill et de là il l'expédierait vers l'est, le sud ou l'ouest. Ceci dans le cadre des plans de développement futurs.

Nous avons toute sorte de minéraux dans le nord de la Saskatchewan, notamment du fer destiné aux aciéries de Regina. Le charbon extrait dans le sud doit être acheminé vers le nord tandis que le bois d'œuvre exploité dans le nord doit être transporté vers le sud. C'est pourquoi je suis d'avis que cette voie ferrée doit être remise en état, le développement économique de cette région devant la rendre rentable à l'avenir. Dans son état actuel, la voie n'est pas si mauvaise que ça. Pourquoi dès lors ne pas la garder et l'améliorer.

La Saskatchewan a besoin d'une bonne voie ferrée allant du nord au sud, or celle-ci passe justement au centre de la région, et traverse ma circonscription, comme par hasard.

**Le président:** Je le pensais bien.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Étant donné le développement économique éventuel de cette région, pourrait-on envisager de garder la totalité de cette voie ferrée de façon à assurer la rentabilité de ce développement futur.

**Le président:** Monsieur Mazankowski, si vous parvenez à vous y retrouver parmi tous ces lieux-dits et tronçons de voies ferrées, vous avez la parole.

**M. Mazankowski:** Si M. Richardson a parlé à M. Neil avec autant d'enthousiasme qu'ici, je ne doute pas qu'il l'ait convaincu.

Je vais m'assurer que M. Neil lise les comptes rendus de la réunion afin d'être au courant de ce que vous venez de dire.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Merci.

**Le président:** Monsieur MacLellan.

[Text]

**Mr. MacLellan:** Mr. Mazankowski, back to the point we discussed on previous occasions, I wonder what is the present status of the subsidies paid to Clarke Steamships Limited for transportation to and from Newfoundland.

**Mr. Mazankowski:** As I said, Mr. Chairman, this whole matter is under review. Perhaps I might ask Mr. Marsham to comment on the exact state of the consideration of this very important matter because it is rather interesting. We have spent a greater part of the morning talking about some of these issues but he certainly has been wrestling with this whole issue much longer than I have. While he is still in the marine harness, I think we should take advantage of his expertise.

**The Chairman:** Mr. R. J. Marsham, Deputy Administrator.

**Mr. R. J. Marsham (Deputy Administrator, Transport Canada):** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. MacLellan, to answer your specific question, there was and is a 30-year contract with Newfoundland Steamships Ltd. which came into being in 1973. It called for a subsidy at that time of \$10.45 per ton for all eastbound cargo. There were two increases in that level of subsidy in the last two years resulting from application made to the Treasury Board of the day which raised the subsidy I think to \$15.64 a ton as an interim measure pending fuller consideration of the implications of the contract and the method of analysis to determine what subsidies would be paid through the balance of that contract.

**Mr. MacLellan:** Does that agreement between Newfoundland Steamships Ltd. and the federal government state any particular amount of subsidy that is to be paid?

• 1230

**Mr. Marsham:** No, it does not, except that \$10.45 was the starting amount. There was appended to the contract a proposed method of analysis which was to be finalized by December 31, 1973. Here six years later we have not finalized the method of analysis, the subsidy being paid at this point in time has reverted to the original subsidy of \$10.45.

**Mr. MacLellan:** What is the basis for the payment of this subsidy? Why does Clarke Steamships Limited qualify for a subsidy? How is that determined?

**Mr. Marsham:** Do you wish me to continue?

**Mr. MacLellan:** I am asking this in light of the fact that CN Marine operates between North Sydney and Port aux Basques and has done so since the terms of the union between Newfoundland and the rest of Canada. I personally am very disturbed about CN Marine—and of course they know that in CN Marine already. But I think this whole thing is just preposterous. What is the intention of this? Why this subsidy to Clarke Steamships? What are they doing that CN Marine cannot do? And why are they subsidised to compete against a Crown Corporation?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, before Mr. Marsham responds, I think the salient point here is the fact that there is a contract that goes back to 1973, and we have to accept that

[Translation]

**M. MacLellan:** Revenant à une question que je vous avais déjà posée lors de réunions précédentes, je voudrais savoir où en sont les subventions versées à la Clarke Steamship Limited au titre des transports entre Terre-Neuve et le continent.

**M. Mazankowski:** Ainsi que je l'ai déjà expliqué, monsieur le président, la question est actuellement à l'étude. Je demanderais à M. Marsham de vous donner plus de précisions à ce sujet, vu l'importance et l'intérêt de la question. Nous avons consacré une bonne partie de la matinée à ces problèmes, mais il est bien plus au courant de la situation que moi. Nous devrions donc profiter de ses connaissances.

**Le président:** Monsieur R. J. Marsham, administrateur adjoint.

**M. R. J. Marsham (administrateur adjoint, Transports Canada):** Merci, monsieur le président.

En 1973, un contrat a été signé avec la Newfoundland Steamship Limited pour une durée de 30 ans. À l'origine, l'accord prévoyait une subvention de \$10.45 par tonne pour toutes les marchandises à destination de l'Est. Suite à une demande soumise au Conseil du Trésor, deux majorations sont intervenues au cours des deux dernières années, portant cette subvention à \$15.64 la tonne et ce à titre intérimaire, en attendant une étude plus détaillée des répercussions de ces clauses et des méthodes d'analyse utilisées pour déterminer le montant des subventions qui seraient versées pendant le reste de la durée du contrat.

**M. MacLellan:** L'accord entre la Newfoundland Steamships Limited et le gouvernement fédéral stipule-t-il le montant des subventions à verser?

**M. Marsham:** Non, ce n'est pas le cas, mais le montant du début était de \$10.45. Au contrat, on avait annexé une méthode proposée d'analyse qui devait être entérinée le 31 décembre 1973; or, six ans plus tard, cela n'a toujours pas été fait et la subvention qu'on verse maintenant est à nouveau celle du début, soit \$10.45.

**M. MacLellan:** Est-ce là la raison de cette subvention? Est-ce que la Clarke Steamships Limited a droit à une subvention et comment l'établit-on?

**M. Marsham:** Voulez-vous que je continue?

**M. MacLellan:** Je pose cette question compte tenu du fait que la CN Marine fournit son service entre North Sydney et Port-aux-Basques et qu'elle le fait depuis que Terre-Neuve s'est ralliée au reste du Canada. Personnellement, je suis fort troublé par la situation à CN Marine et, naturellement, on en est déjà conscient à CN Marine. Mais je crois que toute l'affaire est absurde; car, pourquoi procède-t-on ainsi? Pourquoi fournit-on cette subvention à Clarke Steamships? Qu'est-ce qu'elle fait que ne puisse faire CN Marine? Pourquoi subventionne-t-on cette société pour qu'elle entre en concurrence avec une société d'État?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, avant que M. Marsham ne réponde, je crois qu'il faut souligner que nous avons ici un contrat qui remonte à 1973 et que nous devons en



[Texte]

as something that is very real in considering any modification or cancellation. The implications of attempting to modify it are quite difficult and . . .

**Mr. MacLellan:** Mr. Minister, we have a contract but there have been changes in circumstances.

**Mr. Mazankowski:** Yes. In terms of some of the history behind it, perhaps Mr. Marsham can comment. I know that he would be reluctant to express an opinion as to whether it is proper or whether it is right, whether it is a proper decision. That judgment certainly has to rest in the hands of the political element rather than in the department itself.

Mr. Marsham, I am sure, can give us the historical background. I know that he would not want to express an opinion as to whether it is proper and whether it is required, but he could certainly give us that information.

**Mr. MacLellan:** I just want to clarify . . .

**Mr. Mazankowski:** I am neither defending nor opposing, I am simply saying that . . .

**Mr. MacLellan:** But, supposedly, this contract does not set a subsidy fee. When it is a contract to pay a subsidy, that subsidy could be five cents a ton. To me that does not seem to be binding.

Second, I heard a disturbing rumour that in fact they were thinking of increasing that subsidy to traffic to Corner Brook, not to the traffic to St. John's but to Corner Brook. And if that subsidy is increased, that is going to be the worst travesty in transportation in this country. I want to know if that is true.

**Mr. Mazankowski:** Further, Mr. Chairman, may I just simply say this. The member and I have had some discussions and I have said I would undertake to look at it, examine it, and that is what we are doing. Perhaps the historical background might be worth-while considering at this time.

**Mr. MacLellan:** Yes.

**Mr. Marsham:** Mr. Chairman, suitably cautioned by the Minister not to make political judgments . . .

**The Chairman:** And by the Chairman to be brief.

**Mr. Mazankowski:** I am just trying to make it easier for you.

**Mr. Marsham:** A simple statement from my understanding of the facts reveals that Clarke Transportation Canada Ltd. has been serving Newfoundland, in the case of Corner Brook, since 1925, and in the case of St. John's, Newfoundland, since 1947, both dates predating the terms of union with Newfoundland. They operated in company with a number of other steamship services, both from central Canada and from the Maritime provinces, all of which progressively fell by the wayside during the nineteen-sixties as a result of the rail-rate freeze which flowed out of the MacPherson Commission, and put the Clarke service finally in jeopardy to the point at which they were given \$7 per ton in 1969 to allow them to compete with the railways whose rates had been frozen, thereby preventing steamship rates to rise. From that historical back-

[Traduction]

tenir compte en voulant modifier ou annuler quelque chose. Les conséquences d'une tentative de modification de cette situation sont tout à fait sérieuses, et . . .

**M. MacLellan:** Monsieur le ministre, nous avons bien ici un contrat, mais les circonstances qui l'entourent ont changé.

**M. Mazankowski:** D'accord. Peut-être que M. Marsham peut nous donner l'historique de ce contrat, et je sais qu'il hésiterait à passer un jugement à ce sujet, car c'est plutôt à un organe politique qu'au Ministère de le faire.

Mais, M. Marsham peut nous donner les antécédents.

**M. MacLellan:** Je voudrais simplement éclaircir . . .

**M. Mazankowski:** Je ne prends parti ni pour ni contre; je disais simplement que . . .

**M. MacLellan:** Mais, en supposant que ce contrat n'établisse pas de subventions et qu'il s'agisse simplement d'un contrat en vue de verser une subvention, alors cette subvention pourrait fort bien être de 5c. par tonne. Il ne me semble pas que ce contrat nous engagerait alors.

En deuxième lieu, j'ai entendu une rumeur à l'effet qu'on songeait à accroître cette subvention faite au trafic à destination de Corner Brook et non pas à celui à destination de Saint-Jean. Dans le cas où cette subvention serait accrue, ce serait alors là la farce la plus grande qu'on puisse trouver dans le domaine des transports au Canada. J'aimerais savoir si cette rumeur a un fondement.

**M. Mazankowski:** Je vais simplement ajouter que le député et moi-même en avons discuté et j'ai déclaré que j'examinerais l'affaire, et c'est ce que je fais. Peut-être qu'il serait bon, pour le moment, d'examiner cet historique.

**M. MacLellan:** D'accord.

**M. Marsham:** Monsieur le président, ayant été bien averti par le Ministre de ne pas prendre de décision politique . . .

**Le président:** Et, par le président, d'être bref . . .

**M. Mazankowski:** Je voulais simplement vous alléger la tâche.

**M. Marsham:** Je dirai tout simplement que je crois comprendre que la *Clarke Transportation Canada Limited* dessert Terre-Neuve; c'est-à-dire, dans ce cas, fournit ses services à destination de Corner Brook, depuis 1925, et qu'elle fournit son service à destination de Saint-Jean depuis 1947 et que ces deux dates sont antérieures à celles de la réunion de Terre-Neuve au reste du Canada . . . Par conséquent, cette société travaille en collaboration avec un certain nombre d'autres services maritimes tant en provenance du centre du Canada que des Provinces maritimes. Tous ces services ont cependant progressivement disparu au cours des années 1960, par suite d'un blocage des tarifs ferroviaires fait à la suite des conclusions de la Commission MacPherson. Le service de la société Clarke a donc été, en fin de compte, compromis car on ne lui

[Text]

ground has flown the association which is in place up to the present day.

**Mr. MacLellan:** What reference is there to the subsidy in the agreement? What does it say concerning this? Is there a subsidy stipulated?

• 1235

**Mr. Marsham:** Mr. Chairman, the most succinct answer would be to say that that document is a public document. I would be very happy to give the member a copy and answer any questions which might come out of his reading.

**Mr. MacLellan:** I would appreciate that.

What is the role of the Department with regard to CN Marine? What does the Minister feel his intervention can be with regard to a company, a Crown corporation, such as CN Marine and its activities?

**Mr. Mazankowski:** Vis-à-vis the operations of . . .

**Mr. MacLellan:** Yes, if in fact the Minister felt the operations of CN Marine were missing the point, what might be intended a Crown corporation should serve.

**Mr. Mazankowski:** Well, that is part of the whole evaluation purpose process that we are going through. We have to determine what impact this may have on the viability of CN Marine and indeed the rail operations. It is really in that context that we are attempting to evaluate this whole question. You know, we are providing public funds to both and one has to weigh that in terms of determining whether it is in the best interests of all concerned.

**Mr. MacLellan:** When does the Minister expect to have that?

**The Chairman:** Your last question, Mr. MacLellan.

**Mr. MacLellan:** Yes.

**Mr. Mazankowski:** It would probably require another month or so. You know, we are looking at it very closely. I, naturally, am attempting to apprise myself of all the historical and economic reasons for this matter. As you will appreciate it is not something that has been put in in a hasty way and so one has to make sure of all the implications, and the price also taken into consideration.

There are changing needs. We have had the Sullivan Royal Commission in New Foundland come up with some very pertinent recommendations, some of which we agree with and some of which we do not agree with. On the whole future of the railway network in Newfoundland we have made a policy decision that we believe the railway system should be retained and it should be in fact upgraded. We are prepared to put public funds on the line to ensure that that is the case. We

[Translation]

fournissait que \$7 par tonne, en 1969, pour lui permettre de concurrencer les sociétés de chemins de fer dont les tarifs avaient été bloqués. Par conséquent, on empêchait par là les tarifs maritimes de s'accroître. Ce sont donc ces antécédents historiques qui expliquent que cette association est là à l'heure actuelle.

**M. MacLellan:** Mais où parle-t-on de cette subvention dans cet accord?

**M. Marsham:** Monsieur le président, pour répondre aussi succinctement que possible, je dirai que ce document est un document public et je me ferai un plaisir d'en donner une copie au député et de répondre à toutes les questions qu'il pourra me poser à la suite de sa lecture.

**M. MacLellan:** Très certainement, je l'apprécierai.

Mais quelle est l'attitude du ministère dans le cas de la *CN Marine*? De quelle façon, monsieur le ministre pense-t-il qu'il doit intervenir dans le cas d'une société de la Couronne et de ses opérations telles que la *CN Marine*?

**M. Mazankowski:** Dans le cas des opérations . . .

**M. MacLellan:** Oui, en supposant que monsieur le ministre trouverait que les opérations de la *CN Marine* ne sont pas pertinentes dans le cadre de celles d'une société de la Couronne?

**M. Mazankowski:** C'est justement là l'objectif de toute cette étude que nous sommes en train de faire. Nous devons examiner jusqu'à quel point cette mesure va mettre en danger l'existence même de *CN Marine*; et, en fait, de ses opérations ferroviaires. C'est dans cette optique que nous essayons d'évaluer toute l'affaire. Comme vous le savez, nous fournissons des fonds du trésor public à ces deux sociétés et il faut choisir la façon dont ces fonds serviront le mieux à tous les intéressés.

**M. MacLellan:** Quand le ministre pourra-t-il nous fournir ces résultats?

**Le président:** Cela sera votre dernière question, monsieur MacLellan.

**M. MacLellan:** Bon.

**M. Mazankowski:** Et il nous faudra probablement un mois ou à peu près car, nous faisons dans ce cas une étude fort approfondie. J'essaie personnellement d'évaluer tous les facteurs historiques et économiques de l'affaire et, comme vous pouvez bien le comprendre, cet arrangement n'a pas été établi à la hâte et il faut s'assurer que l'on ne néglige pas certaines répercussions et il nous faut prendre en considération le coût de l'affaire.

Il y a des besoins qui ont changé et il faut en tenir compte: la Commission royale Sullivan à Terre-Neuve a présenté des recommandations extrêmement pertinentes; nous acceptons certaines d'entre elles et nous rejetons certaines autres. En ce qui a trait à l'avenir du réseau ferroviaire de Terre-Neuve, notre décision au point de vue politique, c'est de la conserver et même de l'améliorer. Nous sommes disposés à dépenser de



[Texte]

naturally have to weigh this in the total picture and that is what we are doing.

**The Chairman:** Thank you, Mr. MacLellan. Mr. Ritchie, then Mr. Harquail and I would ask that these could be brief. It is getting on to one o'clock.

**Mr. Ritchie:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Jarvis, when he spoke the other day suggested that we perhaps would not reach our 25 per cent increase, that it was more like 10 per cent. I wonder if the Minister would like to comment on that.

**Mr. Mazankowski:** Yes, Mr. Chairman, Mr. Jarvis was quoted as making that statement. I read his speech and the text of his speech certainly did not indicate that sort of pessimistic view. The target that we had placed and hopefully we could achieve in the current crop year was 20 per cent over the last crop year. Our exports for the last crop year were some 18.9 million metric tons. That was approximately 10 per cent less than the previous crop year and my feeling was that given the initiatives that we were taking, the initiatives with respect to additional hopper car purchases and boxcar rehabs and the initiatives with respect to more fine tuning of the system and better utilization, I felt that as a minimum our target should be 10 per cent above the previous year of some 21 million metric tons which would put us in the area of some 23 million metric tons for this particular year.

As you know, Mr. Ritchie, we have had some breakdowns in the system. With the incident at the bridge at Second Narrows, while it has not hit as badly as we had anticipated, it still is restricting the flow. We had some difficulties in Churchill in achieving the kind of targets that we would have liked to achieve.

Nonetheless the system is functioning much smoother now and we are running ahead of last year. I am not satisfied with the performance, I can tell you that, but I have a great deal of optimism for the future. I am still hopeful and optimistic that we might be able to reach that target. In my discussions with Dr. Horner he is still quite optimistic about achieving a 20 per cent increase over the last crop year. And, while it is a rather lofty goal, I think we have to set our goals high in order to achieve the best possible movement that is achievable. I can say that the mood of co-operation that prevails throughout the system causes me a degree of optimism which I hope will be fulfilling in the results that I had anticipated.

• 1240

**Mr. Ritchie (Dauphin):** Mr. Chairman, maybe I can give you a suggestion or two that will help the fellow outside the system.

**Mr. Mazankowski:** I am always open to suggestions.

**Mr. Ritchie (Dauphin):** In Manitoba we of course grow maybe a few more special crops than you do farther west. The Grain Commission grading system is putting a lot of our country out of business as a producer of high quality wheat. So

[Traduction]

l'argent en ce sens, mais nous devons peser tous les facteurs pour l'ensemble de la situation.

**Le président:** Merci, monsieur MacLellan. Monsieur Ritchie, vous avez la parole; puis ce sera le tour de M. Harquail et je vous prie d'être brefs car il est presque 1 heure.

**M. Ritchie:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Jarvis, l'autre jour, nous a dit que probablement nous n'atteindrions pas 25 p. 100 d'augmentation mais que nous en resterions plutôt à 10 p. 100. Je me demande si monsieur le ministre pourrait nous dire ce qu'il en pense.

**M. Mazankowski:** Oui, monsieur le président, on a indiqué que M. Jarvis avait tenu ce propos. J'ai lu son discours; or, il ne laisse pas apparaître cette vue pessimiste des choses. L'objectif qu'il a fixé et que nous espérons atteindre au cours de la présente saison agricole était de 20 p. 100 supérieure à celui de la précédente saison. Mais, nos exportations pour la dernière saison agricole s'établissaient à quelque 18.9 millions de tonnes métriques. C'est là un chiffre d'environ 8 p. 100 moindre que celui de la précédente saison agricole; et d'après moi, compte tenu des initiatives que nous prenions, c'est-à-dire d'accroître nos achats de wagons-trémies et de wagons couverts remis en état; et, compte tenu du fait que nous avons perfectionné le système et son utilisation, je croyais que notre objectif devrait être au minimum de 10 p. 100 de plus que celui de l'année précédente, qui était de 21 millions de tonnes métriques, ce qui nous ferait aux alentours de 23 millions de tonnes métriques pour cette année-ci.

Or vous savez bien, monsieur Ritchie, qu'il y a eu des ruptures dans le système; même si l'accident du pont à Second Narrows n'a pas été aussi grave que nous le craignons, il a quand même abouti à une réduction du trafic et nous avons eu certaines difficultés à Churchill pour atteindre les objectifs fixés.

Néanmoins, tout le système fonctionne beaucoup plus rondement à l'heure actuelle, et nous sommes en avance par rapport à l'an passé. Je ne suis pas satisfait des performances; mais, je puis vous dire que je suis très optimiste pour l'avenir et j'ai toujours bon espoir que nous allons atteindre cet objectif. Au cours de mes discussions avec M. Horner, j'ai constaté qu'il était toujours convaincu de pouvoir obtenir une augmentation de 20 p. 100 par rapport à la récolte de l'année dernière. Certes, c'est un objectif ambitieux, mais je pense que c'est ainsi que l'on doit fixer nos objectifs si l'on veut vraiment essayer de faire de notre mieux. Je dois dire que le climat de collaboration qui règne dans tout le système me permet d'être assez optimiste quant aux résultats que nous escomptons.

**M. Ritchie (Dauphin):** Monsieur le président, j'aimerais faire une ou deux suggestions qui pourraient être utiles au simple profane.

**M. Mazankowski:** Je suis toujours prêt à accueillir des suggestions.

**M. Ritchie (Dauphin):** Au Manitoba, nous avons un peu plus de cultures spéciales que vous n'en avez plus à l'ouest. Le système de classement de la Commission des grains accule un grand nombre de producteurs à la faillite car ce système exige

*[Text]*

such things as buckwheat pretty well have to move by truck because it is impossible to get the CNR to move them now. Out of my area Cargill is trucking grain or flax to Minneapolis and the farmer gets 20 cents a bushel less than at the elevator, and it probably costs him more than that to haul it in to the local elevator. Feed wheat is being trucked out of the area to as far away as London, Ontario, with backhauls and things like that. But one of the things that concerns me, particularly in flax or high value grains, is that there is very little opportunity for truckers to unload at the terminals, particularly at Thunder Bay, as far as I can make out. I believe the Manitoba Pool tried it a few weeks ago and they mentioned they would have to put in somewhat expensive equipment, and I think \$300,000 was the figure quoted in *The Co-operative Consumer*.

What about your government terminals in these? Even if you are going to backhaul trucks to Montreal there is no particular reason why we cannot take down a load of flax or something. I was at a plant south of Winnipeg two or three weeks ago and they were loading semis and they were going on the CNR flatcars right into Toronto at \$1.40 a hundred, which is within a few cents of the actual trucker, if he took it. This is something that maybe we could facilitate. Obviously a lot of these things are going to have to move by trucks to the railways because, no matter what happens to the railways, they are still not going to move these type of special things.

There has been a lot of argument that we have lost a lot of the flax market because the board and the railways, whoever is to blame, have never been able to put into position a consistent stock at the eastern seaboard to take care of sales. I gather you need one or two million bushels for a cargo, generally speaking.

Have you any thoughts or ideas on this?

**Mr. Mazankowski:** I agree, Dr. Ritchie, we have to employ every conceivable resource that we have, both in terms of money and in terms of equipment. I think that is really one of the things that we are addressing, and one of the reasons why we felt it was necessary to look at the system from the standpoint of attempting to arrive at ways and means of removing some of the obstacles and roadblocks, and I think we have been able to achieve a bit of that.

The utilization of trucks is clearly an option that can be considered, and I think particularly in maximizing the utilization of the inland terminals. This is clearly a way in which we can put into place unit or block trains emanating from the terminals, and this is one area that we are looking at. We are looking at utilization, for example, of the terminal in Edmonton for unit trains into Prince Rupert, and we even looked at the concept of light trains which could increase the throughput in Prince Rupert by about anywhere from 15 to 20 per cent on an annual basis. Naturally those things are being looked at. In so far as the eastern movement of grain, the Canadian Wheat Board and the railways have by now I am sure put together a

*[Translation]*

un blé de très haute qualité. Des cultures comme le sarrasin doivent être transportées par camions car il est dorénavant impossible de le faire par le CN. Dans ma région, Cargill transporte par camions des céréales ou du lin jusqu'à Minneapolis mais l'agriculteur touche 20c. de moins par boisseau qu'à l'élevateur, alors qu'il lui en coûte déjà plus pour charger le camion que pour transporter son produit jusqu'à l'élevateur local. Le blé fourrager est transporté par camions jusqu'à London, en Ontario. Le problème qui se pose, surtout en ce qui concerne le lin ou les céréales de haute qualité, c'est que les camions ne peuvent pas être déchargés dans les terminaux, notamment celui de Thunder Bay, si j'ai bien compris. Je crois que la Société Manitoba Pool a essayé de le faire il y a quelques semaines mais elle s'est rendu compte qu'il lui faudrait alors acheter des équipements très chers, de l'ordre de \$300,000, d'après la revue *The Co-operative Consumer*.

Que font les terminaux du gouvernement dans tout cela? Même si vous faites revenir à Montréal des camions à vide, je ne vois pas pourquoi ils ne pourraient pas prendre un chargement de lin ou d'autre chose. Je me trouvais dans une usine au sud de Winnipeg, il y a deux ou trois semaines, et ils y chargeaient des semi-remorques qui devaient ensuite être placées sur des wagons plats du CN jusqu'à Toronto, à raison de \$1.40 du cent, ce qui revient à peu près à la même chose, à quelques centes près, que le transport par route uniquement. C'est certainement une solution que nous pourrions encourager. Il est évident que beaucoup de ces produits devront être transportés par camions jusqu'aux chemins de fer, étant donné que, quoi qu'il advienne, les chemins de fer ne pourront pas venir les chercher jusqu'au centre de production.

D'aucuns prétendent que nous avons perdu une bonne part du marché du lin parce que la Commission et les sociétés de chemins de fer, quel que soit le coupable, n'ont jamais réussi à approvisionner la côte est de façon régulière et suffisante pour assurer les ventes. Je crois qu'il faut 1 ou 2 millions de boisseaux pour constituer une cargaison, de façon générale.

Avez-vous déjà réfléchi à tout cela?

**M. Mazankowski:** Je reconnais avec vous, monsieur Ritchie, que nous devons faire appel à toutes les ressources possibles dont nous disposons, qu'il s'agisse d'argent ou d'équipement. C'est la raison pour laquelle nous étudions la question aujourd'hui car nous avons jugé nécessaire de revoir tout le système afin d'essayer de supprimer les obstacles qui l'entravaient; je pense que nous n'avons pas trop mal réussi dans notre entreprise.

L'utilisation de camions est une option qui doit bien évidemment être envisagée, surtout si l'on veut optimiser l'utilisation des terminaux intérieurs. C'est une option qui nous permet d'assembler des trains à partir des terminaux. Nous envisageons, par exemple, de faire partir des trains unitaires du terminal d'Edmonton jusqu'à Prince Rupert et nous avons même envisagé d'utiliser des trains légers, ce qui augmenterait le débit de Prince Rupert de 15 à 20 p. 100 par an. Nous étudions donc toutes ces possibilités. En ce qui concerne le transport des céréales dans l'Est, la Commission canadienne du blé et les chemins de fer ont, je pense, fini de mettre au point un programme plutôt ambitieux, compte tenu des com-



*[Texte]*

rather ambitious program for grain movement to the east, bearing in mind some of the comments that you have made. I am not sure whether you are suggesting that we propose better unloading facilities at the port of Thunder Bay, is that what you are saying? For trucks?

• 1245

**Mr. Ritchie (Dauphin):** Yes, for these special crops.

**Mr. Mazankowski:** It is something that we will certainly look into.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Ritchie. Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** Thank you, Mr. Chairman, through you to the Minister. First of all, I will ask the Minister's co-operation, in view of the time I will attempt to be as pointed as I might be in my questions and get, in exchange, short answers as well.

I suppose, Mr. Minister, it is not good enough to say that we told you so in the line of questioning that the member from London East and myself and others in terms of safety when we talk about inspection and condition of equipment. Of course when I say that, that it is not good enough to say that we told you so, that leads up to, of course, the disaster at Mississauga.

Are you aware of the outrageous dangerous incident that took place in New Brunswick when they were moving radioactive equipment to that billion dollar project at Point Lepreau in New Brunswick? It has been confirmed that on two separate occasions, packages identified as being dangerous to the public were indeed lost. One was subsequently located in a warehouse some weeks later after the emergency measures organization was brought into play and the RCMP spent 24 hours a day for many, many days at I do not know what cost to the taxpayer. The other was a parcel that fell off the back of a truck. I know it alarms me and I am curious to know if that shocks or alarms the Minister of Transport, and if that also led you to introduce the handling of dangerous goods into House recently.

**Mr. Mazankowski:** Well, Mr. Chairman, I always appreciate the admonition of members and attempt to act on those warnings and recommendations with the greatest amount of dispatch possible, but I want to make it very clear that the railway system did not fall apart in the five months since I assumed the office of Minister of Transport. If there were any problems with the railway system in this country, or if there were any problems with respect to inspection and/or maintenance and regulations, it perhaps has built up over the last 16 years or so. So I think it is rather unfair to suggest that you told me so. What did you tell yourself and what did you tell the former Prime Minister or the former Minister of Transport? I think it should be put into perspective. I accept the warnings that have been made and I always respect the expertise of the honourable member from London East who has always impressed with his command of the railway system and the level of maintenance and the level of safety. I certainly did not take his recommendations and his criticism that he advanced here in this Committee lightly because whenever he does speak I recognize that he speaks with some degree of authority and expertise.

*[Traduction]*

mentaires que vous avez faits. Vous avez bien proposé d'améliorer les installations de déchargement des camions au port de Thunder Bay?

**M. Ritchie (Dauphin):** Oui, pour ces cultures spéciales.

**M. Mazankowski:** C'est certainement une question que nous allons étudier.

**Le président:** Merci, monsieur Ritchie. Monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Merci, monsieur le président. Étant donné que le temps presse, je vais essayer d'être aussi direct que possible avec mes questions afin d'obtenir des réponses brèves.

Monsieur le ministre, il est trop tard pour dire «On vous l'avait bien dit». Lorsque le député de London-Est et moi-même parlions de sécurité, d'inspection et de bon état du matériel. Bien sûr, je veux parler de la catastrophe de Mississauga.

Êtes-vous au courant de l'accident scandaleux et dangereux qui s'est produit au Nouveau-Brunswick alors qu'on transportait des matériaux radio-actifs vers la centrale de Pointe Lepreau, qui a coûté d'ailleurs un milliard de dollars? A deux reprises selon des sources sûres, des boîtes contenant des produits dangereux ont été perdues. L'une a été retrouvée dans un entrepôt, quelques semaines plus tard, après que l'organisme des mesures d'urgence et la GRC l'aient cherchée pendant des jours, à raison de 24 heures par jour, ce qui a dû coûter très cher aux contribuables. L'autre était tombée de l'arrière du camion. Je ne sais pas si vous êtes aussi alarmé que moi, monsieur le ministre, mais est-ce là une des raisons qui vous ont conduit à présenter récemment, à la Chambre, ce nouveau projet de loi sur le transport des produits dangereux?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'écoute toujours d'une oreille bienveillante les remontrances des députés et j'essaie d'y trouver une solution le plus rapidement possible. Toutefois, il est bien évident que le système des chemins de fer ne s'est pas effondré pendant les cinq mois qui viennent de s'écouler depuis mon accession au poste de ministre des Transports. S'il y avait des problèmes avec le système des chemins de fer du Canada et plus particulièrement en ce qui concerne l'inspection, l'entretien et la réglementation, ils se sont sans doute accumulés au cours des seize dernières années. Il est donc un peu injuste de me dire «On vous l'avait bien dit». Vous l'étiez-vous dit à vous-même? L'aviez-vous dit à l'ancien premier ministre ou à l'ancien ministre des Transports? Il faut prendre un peu de recul. J'accepte les remontrances que vous m'avez faites et je respecte la compétence du député de London-Est qui m'a toujours impressionné par ses connaissances en matière de chemins de fer, de sécurité et d'entretien. Je n'ai certainement pas pris à la légère les critiques et recommandations qu'il a faites dans ce comité car je sais qu'il parle toujours en connaissance de cause.

## [Text]

Now, yes, we are responding. The introduction of the transportation of dangerous goods bill is something that I dealt with within the first two weeks of my assumption of the office of the Minister of Transport. It was a bill that had been before the House on two different occasions. There were some changes that were recommended and there were some changes that were contemplated as a result of discussions that had to take place between the two jurisdictions of government and, indeed, the industry.

For your information, Mr. Harquail, within the first three weeks I put my stamp of approval on the bill for transportation of dangerous goods and it was redrafted. The reason that it was not introduced was the fact that there were a couple of areas or issues on the movement of dangerous goods by mail had to be looked at and that is what we were in the process of doing prior to the introduction.

• 1250

We want to move on with the bill. In the case of the incident to which you refer, having regard to radioactive equipment, this bill will clearly put in place the kinds of regulations that would clearly place the onus and in fact provide for the leveling of offences against the mishandling, improper labeling and the improper handling with regard to transportation of those items. That is essentially what this bill will do.

**Mr. Harquail:** Through you, Mr. Chairman, thank you. I am delighted to see that this is the federal position with regard to radioactive material being covered in the new bill. However, we know of the derailment, and the history of derailments, in the country, not only with regard to equipment, but also the importance of people, the travelling public. It is one thing to have boxcars rolling down the side of an embankment, but I am sure that we all share the concern, not only in respect of surface equipment but also the incidents that took place this past summer with regard to the tail ends of the DC-9s falling off.

Now I want to come to the money, the dollars that are being allocated. We have some contradictions here, Mr. Chairman. We had Mr. Benson here the other day and we talked about the necessity of inspection, not only of surface equipment but also in the air, and he evaded completely my question on the question of inspection of the Air Canada DC-9s. I would like you to look into that because I do not feel that has been properly aired as yet, either in the House or in Committee, or with CTC or anyone else for that matter.

But he did say that his cry here was, well, I have to have more people. I need more manpower, I need more dollars. Help me; do something. Yet we know that on the other hand the president of Treasury Board says, well, no one has really asked me for anything yet and we do not know if we are going to have more dollars to do this type of thing to protect Canadians. So that brings me right to the Minister of Transport. What will your role be? What will your position be on this question? You say, well, there is a need. Obviously there is a need there to do the additional inspections. We cannot have this type of equipment rolling across the country—and I am

## [Translation]

Bien sûr, nous prenons des mesures en contrepartie. Le projet de loi sur le transport des produits dangereux m'a occupé pendant les deux premières semaines de mon accession au poste de ministre des Transports. Ce projet de loi avait déjà été présenté à la Chambre à deux reprises, mais des modifications avaient été recommandées, les unes à cette époque, les autres à la suite des discussions qui avaient eu lieu entre les deux paliers de gouvernement et avec l'industrie.

Pour votre gouverne, monsieur Harquail, j'aimerais vous signaler que trois semaines après mon accession à mon poste de ministre des Transports, j'avais donné mon approbation au projet de loi sur le transport des produits dangereux et ce bill faisait l'objet d'une nouvelle révision. Il n'a pas été présenté immédiatement car il restait à régler un certain nombre de questions, notamment le transport des produits dangereux par la poste.

Nous voulons faire adopter le bill sans tarder. Les dispositions de ce bill désigneront clairement les responsables ainsi que les possibilités de poursuites lorsque le transport de produits radio-actifs est effectué dans des conditions dangereuses avec un étiquetage insuffisant. C'est le fondement de ce bill.

**M. Harquail:** Monsieur le président, merci. Je suis ravi que la position du gouvernement fédéral en ce qui a trait aux produits radio-actifs soit traduite dans les dispositions du bill. Quoi qu'il en soit, il y a eu au pays de nombreux déraillements mettant en cause non seulement de l'équipement mais portant également atteinte à la sécurité des voyageurs. Si un wagon déraile le long d'un remblai, c'est déjà très grave. Certains incidents nous inquiètent nous, et je ne parle pas seulement de l'équipement de surface, je pense en particulier à l'accident de l'été dernier, ce DC-9 qui a perdu son train arrière.

Je passe maintenant à la répartition des fonds. Monsieur le président, je constate qu'il y a contradictions ici. L'autre jour, M. Benson a déclaré qu'il était de la plus haute importance de procéder à la révision non seulement de l'équipement de surface mais également de l'équipement aérien et il a complètement éludé la question que je lui ai posée au sujet de la révision des DC-9 d'Air Canada. Je voudrais revenir sur cela car je pense qu'on n'en a pas encore assez discuté, ni à la Chambre, ni en comité ni à la Commission canadienne des transports.

M. Benson a cependant été ferme: il lui faut plus de personnel. Il a besoin d'un effectif accru et d'un budget accru. Il crie à l'aide. Pendant ce temps le président du Conseil du Trésor prétend qu'il n'a pas encore reçu de demande à cet effet et qu'il ne sait pas s'il trouvera les sommes nécessaires à cette révision qui met en jeu la sécurité des Canadiens. Je m'adresse donc au ministre des Transports. Quel sera votre rôle? Quelle position adopterez-vous sur la question? Vous dites que c'est important. De toute évidence, il faut intensifier les révisions. On ne peut pas laisser de l'équipement désuet rouler à travers le pays, quand nous encourageons les gens à voyager en train;



**[Texte]**

talking specifically about rail passengers, the number of people we are encouraging to travel on rail—and not give them those assurances that there are some protections built in on the safety aspect. It will not be just a question of chlorine and chemicals, but we will have a couple of hundred people.

I lived through a head-on collision on February 22, Centennial Year, 1967, when I left Halifax and we went into a siding on a westbound Ocean Limited and hit head-on with an eastbound standing passenger train. I know what that type of impact can do. One person died as a result of that and there were hundreds injured, including myself, and I have a full appreciation of what it is like to be on a passenger train when you are in a collision.

But not only that, I think we all share equally responsibility as representatives of Canadians to ensure that if we are going to be in the business with federal corporations we have an onus of responsibility on us not, only with regard to liability but also the onus to be able to, if not guarantee, assure that we are taking the necessary steps and looking hard enough and finding the bucks to move people who are at the moment administering CTC, because the buck has to stop some place. Who is going to accept the responsibility for this?

Mr. Benson says perhaps. He can dance around and say that he has so many people on the rail side and so many people on the air side, that he has bucks for an operation in the west but he is not sure if he has bucks for operations in Atlantic Canada. He is passing the buck around and he is not sure if he can do the job. We are not getting the right answers from Treasury Board or in the House. I think it comes full square right around to you, Mr. Minister, to tell us, as we do our work on behalf of Canadians we represent, exactly what you are going to be able to do.

I appreciate it when you say that these things have gone on. But I am not interested too much in the past. I am looking to the future. We are going into the 1980s, you have that responsibility now and I would like to get a good glimpse of exactly what you feel you are going to be able to do, and indeed what you intend to do.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I appreciate the challenge that the hon. member has thrown out to me, and I accept that challenge. I think the hon. member knows me well enough and that I have never backed away and squelched on matters relating to safety and security. I think the fact that we have ordered an inquiry into civil aviation air safety is a clear indication that I have backed up my earlier concerns with some action.

• 1255

The question of a DC-9 and the certification of airworthiness is going to be examined in detail by the double inquiry—not by Transport Canada, not by the CTC or any other regulatory agency but by a full independent inquiry, and I think that is the way we will get the facts. The whole question of air safety is being funneled into that judicial inquiry and most of the matters relating to the certification, the adequacy

**[Traduction]**

il nous faut leur donner des garanties, les assurer que le système sécuritaire les protège entièrement. Ce ne sera pas toujours un problème de produits chimiques et de chlore mais de chlore; la vie de quelques centaines de personnes sera en jeu.

J'ai moi-même vécu une collision le 22 février 1967, l'année du Centenaire, quant au départ d'Halifax un train qui se dirigeait vers l'Ouest est entré en collision avec un train de voyageurs qui se dirigeait vers l'Est. Je sais l'effet que cela produit. Une personne est morte des suites de cet accident et des centaines ont été blessées, et j'étais parmi ces dernières. Je sais donc très bien quelle est la sensation qu'on éprouve dans un accident de train.

Ce n'est pas tout, nous qui représentons les Canadiens partagent une même responsabilité, et quand des sociétés fédérales sont en cause, d'une part nous sommes responsables des accidents qui se produisent, et d'autre part nous devons prendre les mesures nécessaires et trouver les sommes nécessaires pour inciter la Commission canadienne des transports à agir sans tarder sans quoi la situation devient intenable. Qui est prêt à accepter cette responsabilité?

M. Benson ne s'est pas engagé fermement. Il peut très bien s'en tirer en se contentant de dire quel est son effectif affecté aux chemins de fer et quel est son effectif affecté au transport aérien. Il peut ajouter qu'il a les sommes nécessaires pour couvrir l'Ouest mais qu'il n'est pas sûr d'avoir le budget nécessaire pour les opérations dans la région atlantique. Il se défile et n'est pas sûr de pouvoir s'acquitter de sa tâche. Ni le Conseil du Trésor ni la Chambre des communes ne nous donnent la réponse dont nous avons besoin. Nous nous adressons donc à vous, monsieur le ministre, et nous vous demandons de nous dire clairement ce que vous pouvez faire dans les circonstances.

Vous me dites que les choses ont traîné. Le passé ne m'intéresse pas et je me tourne vers l'avenir. Nous sommes au seuil des années 80, c'est vous qui assumez cette responsabilité et j'aimerais que vous nous donniez des précisions sur ce que vous vous estimez capable de faire et sur vos intentions.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, le député vient de me lancer un défi et je veux le relever. Je pense que le député me connaît assez bien et sait que je n'ai jamais renoncé et que je ne me suis jamais dérobé quand il s'agissait de sécurité. A preuve, l'enquête que j'ai ordonné sur la sécurité dans l'aviation civile; c'est un geste qui prouve que je ne me contente pas de m'inquiéter mais que je passe aux actes.

La question de la sécurité des DC-9 sera examinée en détail, doublement, par le biais d'une enquête. Ce ne sera pas Transport Canada qui s'en chargera mais bien la Commission canadienne des transports et un autre organisme de réglementation qui procéderont à une enquête indépendante. C'est ainsi que nous pourrions déterminer quels sont les faits. Toute la question de la sécurité aérienne sera donc passée en revue lors

[Text]

or inadequacy of regulations, the adequacy or inadequacy of inspectors is all going to be a matter that will be dealt with by the double inquiry. That is the air side.

On the surface side, because of the representations, because of my deep and abiding concern for providing safety and security to people who are travelling and people on the ground, I have indicated that I am actively in the process right now of establishing a full-fledged judicial inquiry under the Inquiries Act to get at the very bottom of the things that you raised, and then we may determine whether things may have been better if we would have had more inspectors and more dollars, more resources and more manpower resources in the CTC or the RTC. Then we will be able to determine whether in fact we have been squelching in areas related to safety and security. This clearly illustrates, I believe, the importance of having this kind of a full impartial inquiry so that we do not have to accept the judgment or decision of a politician or the judgmental adjudication of a president of the CTC who, incidentally, has welcomed my initiative in working out a mechanism wherein we will be able to have a full-fledged public inquiry. As a matter of fact, he did indicate that he and his commission would provide full support to us. So, we are acting in these areas and I will continue to act. I simply want to repeat that, because we have this particular incident on our party at the present time, should allow us not only to zero in on this particular area, but maybe give us an opportunity to look beyond this particular incident in other areas where we can do the things that are necessary to avert a recurrence of a similar incident. It would be in that context that I accept the challenge. Certainly I am responsible, but I will accept that challenge and I will do whatever I can in attempting to resolve these matters and meet them head-on. I know the way in which this Committee has functioned, and I am quite sure that I can say with a great amount of confidence that I will have the support of the members of this Committee. I want to assure you that it is in the context of openness and with a limited amount of partisanship that I address these issues because there is no compromising with safety and security as far as I am concerned. Safety and security in politics in my view do not necessarily mix.

**Mr. Harquail:** That is right. Thank you very much.

**The Chairman:** Mr. Minister, time, the Chairman, Mr. Turner and patience have now come together. Mr. Turner.

**Mr. Turner:** Mr. Minister, you just made a remark to Mr. Harquail. I would like to tell you, sir, and I think you were here in 1968 when the CNR came up in the House. I made speeches in the House and in Committee in 1971 and 1972; I even voted against the government and no one went with me—the railroads, the CTC or the Department of Transport officials. It seems very funny that the next day after we had the Committee meeting here a couple of weeks ago the officials were out riding all the passenger trains, the equipment was being looked at, engines were being repaired, and washed down. Engines had never been washed down for weeks. Now why all the sudden change? I have been informed by the

[Translation]

de cette enquête judiciaire au cours de laquelle on se penchera notamment sur les principaux aspects de la délivrance des certificats de sécurité, l'opportunité des règlements, la compétence des inspecteurs ainsi de suite. Voilà ce qu'il en est du côté du transport aérien.

Pour ce qui est du transport de surface, étant donné les démarches qu'on a déjà entreprises, étant donné la préoccupation constante que j'ai concernant la sécurité du public voyageur et des résidents, j'ai annoncé que j'étais en train de préparer une enquête judiciaire approfondie en vertu des dispositions de la Loi sur les enquêtes, afin d'aller au fond des choses; ainsi, nous pourrions déterminer s'il aurait mieux valu avoir plus d'inspecteurs et des budgets plus importants, plus de ressources au sein de la Commission canadienne des transports ou du comité des transports par chemins de fer. Ce n'est qu'ensuite que nous pourrions savoir si de fait, nous avons négligé la sécurité. Il est d'autant plus important de procéder à une enquête impartiale et approfondie que les mesures qui en découleront ne seront pas prises par suite d'un jugement ou d'une décision d'un politicien ou encore du président de la Commission canadienne des transports, qui, je dois le signaler, approuve avec enthousiasme l'initiative que j'ai prise. De fait, il m'a assuré de son entière collaboration et de celle de la Commission. Nous prenons donc les mesures nécessaires à cet égard, et nous entendons poursuivre nos efforts en ce sens. L'accident qui est survenu nous incite à approfondir la situation, mais nous donne également l'occasion de pousser notre enquête plus loin, si bien que désormais on pourra faire le nécessaire pour éviter qu'un tel accident se reproduise. C'est dans ce contexte que je relève le défi. Nul doute que je suis responsable, mais j'accepte ce défi et je ferai tout en mon possible pour résoudre ces questions; rien ne sera négligé. Je connais bien les membres du Comité, et je suis sûr que je peux compter sur leur soutien dans cette entreprise. Soyez assurés que je le fais avec toute l'ouverture d'esprit qui s'impose en évitant le plus possible la partisanerie, car, en ce qui me concerne, il n'est pas question de faire des compromis quand il s'agit de sécurité. La sécurité et la politique font très mauvais ménage.

**M. Harquail:** C'est juste. Merci beaucoup.

**Le président:** Monsieur le ministre, avec un peu de temps et un peu de patience, nous en arrivons au tour de M. Turner.

**M. Turner:** Monsieur le ministre, je vous signale que vous étiez à la Chambre des communes en 1968, quand la question du CN y a été discutée. J'ai prononcé des discours à la Chambre et en comité en 1971 et en 1972, et je suis même allé jusqu'à voter contre le gouvernement, mais personne ne m'a appuyé, ni le CN, ni la Commission canadienne des transports, ni les fonctionnaires du ministère des Transports. Au lendemain de la réunion du comité qui s'est tenue il y a quelques semaines, les fonctionnaires du ministère des Transports se préoccupaient des trains de voyageurs et l'équipement était révisé, locomotives etc. On n'avait pas fait la vidange des locomotives depuis des semaines. Pourquoi ce changement



[Texte]

employees that the change is as different as day and night. That is quite a statement, Mr. Minister, and you cannot accuse me because I made these charges many, many years ago. I still say that there is something wrong. If things are not wrong, why are you having problems trying to get railway inspectors? You only have 78. What are the rules and qualifications and regulations for a railroad matter to become a CTC inspector? Does he have to have 5, 10, 15, 25 or 30 years of service, or does he have to have the service plus five years as an official on the railroad in Canada? This is what we would like to know. There are lots of extra teams out there running the trains today. These are the guys that should be CP inspectors, and if this qualification of five years as an official is in there it should be taken out. I know employees and officials on the CNR would not take the job because they are on duty 24 hours a day. These are things the boys back home want to know. And did you issue any regulations after the thing in Mississauga happened to the railroads, or did the CTC issue rules and regulations that must be adhered to?

• 1300

**Mr. Mazankowski:** To answer that part of the question, the CTC themselves undertook to issue a number of interim orders; two or three, I believe, at the present time. They have certainly accepted full responsibility, as they should, for the administration of safety with regard to rail transportation.

To answer the other part of your question about the qualifications of inspectors, under the new legislation that was introduced on transportation of dangerous goods, inspectors will be appointed under the provisions of that proposed act and the qualifications will be commensurate with the regulations that will flow from that particular piece of legislation. What will in effect happen, in terms of the movement of dangerous goods by rail, is that the inspectors and the CTC will be governed by the contents of the transportation of dangerous goods act and the regulations related thereto, rather than by those that would be provided under the aegis of the Railway Act. The same thing applies to the Canadian Coast Guard. In areas of the movement of dangerous goods, their inspectors will be governed by the provisions of the transportation of dangerous goods act rather than by those of the Canada Shipping Act.

So we will have the opportunity to provide the mechanisms not only through ensuring that we have the proper kind of inspectors in terms of movement of dangerous goods, but also by the fact that the regulations that will apply will be uniform from one part of the country to the other. It will be a single legislative mechanism under which a single set of regulations will be prescribed with regard to the movement of dangerous goods.

**Mr. Turner:** Why were crews last Thursday and Friday asked to lift cars? If they had not spotted the danger card on the side, they never would have known what was in the car. If you know anything about railways, when you get a message to lift cars to such and such a place, why cannot they give you a

[Traduction]

subit? Les employés me disent que ce changement est aussi subit que le passage du jour à la nuit. Monsieur le ministre, on ne peut pas m'accuser de quoi que ce soit, car j'ai crié haro, il y a déjà plusieurs années. Je prétends toujours que quelque chose ne va pas. Si tout allait bien, auriez-vous tant de mal à trouver des inspecteurs pour les chemins de fer? Vous n'en avez que 78. Quelles sont les qualifications et les règlements imposés à un chef de gare qui veut passer inspecteur à la Commission canadienne des transports? Lui faut-il un certain nombre d'années de service ou encore une certaine ancienneté plus 5 ans comme fonctionnaire des chemins de fer au Canada? C'est ce que je voudrais savoir. Il y a beaucoup d'employés occasionnels qui conduisent les trains de nos jours. Ce sont ces gars-là qui devraient être des inspecteurs chez CP; si, pour obtenir le poste, il faut avoir occupé un poste de cadre pendant 5 ans, on devrait abolir ce règlement. Je connais des employés des cadres qui travaillent pour CN qui n'accepteraient pas le poste parce qu'ils seraient en fonction 24 heures par jour. C'est ce que les hommes veulent savoir. Avez-vous envoyé le moindre règlement aux chemins de fer après ce qui s'est produit à Mississauga, ou encore la CTC a-t-elle publié des règlements exécutoires?

**M. Mazankowski:** Pour répondre à cette partie de la question, la CTC s'est engagée d'elle-même à publier quelques décrets intérimaires; deux ou trois, je crois, pour l'instant. La commission accepte certainement l'entière responsabilité, comme il se doit, pour la surveillance en matière de sécurité du transport ferroviaire.

Pour répondre à l'autre partie de votre question, les exigences du poste pour les inspecteurs, c'est aux termes des dispositions du nouveau projet de loi qui a été présenté sur le transport des produits dangereux que les inspecteurs seront nommés et les exigences du poste devront être conformes aux règlements qui découleront du projet de loi en question. Ce qui va se produire, en ce qui concerne le transport par chemin de fer de produits dangereux, c'est que les inspecteurs de la CCT seront assujettis aux dispositions de la Loi sur le transport des produits dangereux et aux règlements qui en découlent plutôt que d'être assujettis aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer. Il en sera de même pour la garde-côtière du Canada. En ce qui concerne le transport des produits dangereux, ces inspecteurs seront assujettis aux dispositions de la Loi sur le transport des produits dangereux plutôt qu'à celles de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Nous serons donc ainsi en mesure de prévoir des mécanismes qui nous assureront non seulement des inspecteurs compétents pour surveiller le transport des produits dangereux, mais aussi des règlements qui s'appliqueront d'une façon uniforme d'un bout à l'autre du pays. Il s'agira donc d'une mesure législative unique qui permettra de formuler un seul ensemble de règlements qui régira le transport des produits dangereux.

**M. Turner:** Pourquoi a-t-on demandé à des équipes de soulever des wagons jeudi et vendredi dernier? Si les hommes n'avaient pas vu la pancarte danger sur le côté, ils n'auraient jamais su ce qu'il y avait dans le wagon. Si vous connaissez un peu le fonctionnement des chemins de fer, lorsque vous recevez

[Text]

message saying, "This car is holding dangerous material"? They used to get it with dynamite. That was the only thing they ever got it with. These crews tell me that they lifted these cars, and nobody knew what was in the cars. The conductor is back about 130 cars. He gets the bills, and after he has looked at the bills he knows what is in the car. That is the reason I asked you the question; did anybody issue any orders to stop this nonsense? And it is still going on.

**Mr. Mazankowski:** What you are really saying, Mr. Turner, is that the regulations being prescribed by the CTC are inadequate. I suppose that is really another reason we should . . .

**Mr. Turner:** Why does a man have to go for 11 years trying to get somebody to do something? We have to wait until somebody has a serious accident. Thank God nobody was killed.

**Mr. Mazankowski:** I am a new minister.

**Mr. Turner:** That does not make any difference. The CTC has been in it for years and years and years, and these are things they were complaining about.

**Mr. Mazankowski:** We are doing something about it.

**Mr. Turner:** Even in winter, passenger equipment, and they complain that nobody does a thing. Then they wonder why I get mad. You either do the job or get out of the job and get somebody who will do the job according to the rules and regulations, which should be tough in this country.

Three weeks ago, the CNR had a train lift cars at Aldershot, which is just outside of Hamilton. They burned off a journal at St. Catharines; that is a distance of only about 50 miles. They put, I think it was 20 or 21 trihandles, which are a car they haul a lot of because they put the cars in the ditch. Do you mean to say that these cars were not looked at at Aldershot? Why should they burn off a journal in 50 miles? They go through Hamilton. Does a carman inspect the train when they go through Hamilton? These are the questions I am being asked. This applies right across Canada. We are trying to run a railroad system but nobody gives a damn. This is a serious situation and we were lucky. So let us do something and do it fast. Hire inspectors right away. You can do it now under the National Transportation Act. If that five-year rule applies, take it out. I will give you the names of hundreds of guys who will go out there and do the job and we will have an efficient railroad, and that is what we need. And you have the power to do it, sir.

**The Chairman:** Well, I assume that that is a representation and not really a question.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I would just like to respond to that. The member has expressed some frustration . . .

[Translation]

l'ordre de soulever des wagons à telle ou telle place, pourquoi ne pas recevoir un message qui dise: «Le wagon contient des matières dangereuses»? C'était le cas avec la dynamite, mais c'est le seul exemple. Les équipes en question me disent qu'elles ont levé les wagons sans que personne ne sache ce qui s'y trouvait. Le conducteur est à 130 wagons de là. Il sort les connaissements, et alors il sait ce qui se trouve dans le wagon. C'est pourquoi je vous pose la question deux fois. Est-ce quelqu'un a ordonné qu'on mette fin à cette stupidité? Est-ce que cela continue?

**Mr. Mazankowski:** Ce que vous dites en réalité, monsieur Turner, c'est que les règlements délivrés par la CCT ne conviennent pas. C'est sans doute une autre raison, je suppose, qui nous pousse à . . .

**Mr. Turner:** Pourquoi faut-il qu'un homme essaie pendant 11 ans de trouver quelqu'un qui veuille bien faire quelque chose? Il faut attendre un accident grave. Dieu merci, car personne n'a été tué.

**Mr. Mazankowski:** Je suis un nouveau ministre.

**Mr. Turner:** Cela n'a pas d'importance. La CCT existe depuis de longues années, et c'est justement de tout cela qu'on se plaignait.

**Mr. Mazankowski:** Nous essayons d'y remédier.

**Mr. Turner:** C'est la même chose en hiver, avec le matériel roulant pour le service voyageurs on se plaint que personne n'agit. Ensuite on se demande pourquoi je me fâche. Ou bien vous faites ce travail ou vous cédez la place et vous trouvez quelqu'un qui le fera conformément aux règlements qui devraient être très stricts chez-nous.

Il y a trois semaines, le CN a donné ordre qu'un train prenne des wagons à Aldershot qui se trouve tout près de Hamilton. On a échauffé un essieu à St-Catharines; une distance d'à peine 50 milles. On a mis je crois que c'était 20 ou 21 manettes triples, le mécanisme qu'on a toujours en quantité. Les wagons ont déraillé. Voulez-vous me faire croire que l'on n'a pas examiné les wagons à Aldershot? Pourquoi un essieu chaufferait-il en 50 milles? Le train passe à Hamilton. N'y a-t-il pas un employé qui examine le train lorsque celui-ci passe à Hamilton? Voilà les questions que l'on me pose. C'est la même chose dans tout le pays. Nous essayons de faire fonctionner un réseau ferroviaire, mais tout le monde s'en fout éperdument. Il s'agit d'une situation grave, nous avons eu de la chance. Faisons quelque chose et faisons-le vite. Engageons des inspecteurs tout de suite. Vous n'avez pas besoin d'attendre la tenue d'une enquête, vous pouvez agir en vertu de la Loi nationale sur les transports. Si la règle des 5 ans s'applique, abolissez-là. Je puis vous donner les noms de centaines de gars qui sont prêts à faire le travail. Il faut que les chemins de fer soient efficaces et vous avez le pouvoir de les rendre efficaces, monsieur le ministre.

**Le président:** Il s'agit là plutôt d'une instance que d'une question.

**Mr. Mazankowski:** Je voudrais quand même y répondre, si vous le permettez, monsieur le président. Le député exprimait son sentiment de frustration . . .



[Texte]

**Mr. Turner:** Do you want some more? I will give you all kinds of it. There are pages and pages here, right across Canada. I am not just blowing off for the sake of blowing off; I am blowing off because the information is coming to me from employees in an indirect way. You will never find out where the information is coming from because I have a responsibility to these guys back home. So I suggest that somebody get off his hind end and do the job and we will have a far better railroad in this country.

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, as you have indicated, I think it is a representation. It is one of many that I have received. I can appreciate the frustrations that the hon. member is expressing. I simply want to indicate to him that I am listening, that I am responding, and I will respond to the points that he has made. I simply repeat: the railway did not fall apart in five months.

**An hon. Member:** I agree.

**Mr. Turner:** But you are not acting now, sir, and this is what we want—now. Not four months after the inquiry is over. Because we can have another one tomorrow, do not forget.

**Mr. Mazankowski:** Yes, but that is a matter of debate. And as to whether I am acting quickly enough, I have to respond in a responsible fashion, and I intend to do that. I think the initiatives that I am talking and the initiatives that I am going to take will bear me out in this particular area.

We have an investigation into civil aviation safety; we are going to have one into rail safety. I am not sure how many more investigations you want, Mr. Turner, but I am determined to get to the bottom of it and try to resolve the issues and, I hope, in the process, some of the concerns you have expressed will be resolved.

**Mr. Turner:** More power to you, sir, as I said, act tough.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Turner.

Once again, the Committee is very much in the debt of the Minister and his officials for having prolonged their appearance in front of us.

Before we adjourn, Mr. Lumley . . .

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, on a point of order.

I wanted to confirm our schedule of committee meetings on estimates: we have VIA Rail on Thursday, November 22; CN Marine on Friday, November 23. Is it the Post Office on November 27?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Lumley:** On November 29, Dr. Horner with the Minister or Dr. Horner by himself?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Lumley:** Has the December 4 meeting been determined yet?

**The Chairman:** No, we have held that free.

**Mr. Lumley:** All right. On December 6 we have the Minister again and December 7. I understand that we can bring Air

[Traduction]

**M. Turner:** En voulez-vous d'autres? J'en ai de toutes les sortes. Il y en a des pages et des pages pour tout le Canada. Je ne m'emporte pas pour rien, je m'emporte parce que je reçois des renseignements d'employés par la voix indirecte. Je ne vous dirai jamais qui ils sont parce que je dois les protéger. Je prétends qu'il est grand temps que quelqu'un s'en mêle et se mette à l'œuvre afin que nous puissions avoir des chemins de fer plus efficaces dans tout le pays.

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Mazankowski:** Vous l'avez bien dit, monsieur le président, il s'agit plutôt d'une instance. Ce n'en est qu'une entre bien d'autres. Je comprends que le député puisse se sentir frustré. Qu'il sache que j'ai entendu ses observations et que j'en ai pris bonne note. Je répète cependant que les chemins de fer ne sont pas effondrés en cinq mois.

**Une voix:** Je suis bien d'accord.

**M. Turner:** Mais vous ne faites rien maintenant, monsieur le ministre, alors que c'est ce que nous réclamons. Nous ne voulons pas attendre 4 mois après la fin de l'enquête, car nous pourrions avoir la même chose demain, et pensez-y!

**M. Mazankowski:** Oui, mais c'est sujet à discussion. Quant à savoir si je réagis assez rapidement, sachez que je dois être conscient de mes responsabilités, et je n'y manquerai pas. Les initiatives que je prends et que je prendrai en attesteront.

Nous menons une enquête sur la sécurité de l'aviation civile et nous allons mener une enquête sur la sécurité des chemins de fer. Je ne sais pas combien vous en voulez, monsieur Turner, mais je puis vous assurer que j'ai l'intention d'aller au fond des choses et de trouver des solutions; j'espère bien que les problèmes que vous avez soulevés s'en trouveront réglés.

**M. Turner:** Tant mieux, monsieur le ministre, et n'y allez pas de main morte!

**Le président:** Merci, monsieur Turner.

Une fois de plus, le comité remercie le ministre et ses hauts fonctionnaires de leur obligeance à prolonger leur comparution.

Avant de lever la séance, M. Lumley . . .

**M. Lumley:** J'invoque le règlement, monsieur le président.

Je veux confirmer le programme du comité pour l'étude des prévisions budgétaires: nous avons VIA Rail le jeudi 22 novembre, CN Marine, le vendredi 23 novembre et le ministère des Postes le 27 novembre, c'est bien cela?

**Le président:** Oui.

**M. Lumley:** Et le 29 novembre, c'est M. Horner avec le ministre ou M. Horner tout seul?

**Le président:** Oui.

**M. Lumley:** Les détails sont fixés pour la séance du 4 décembre?

**Le président:** Non, nous n'avons rien prévu pour cette date.

**M. Lumley:** Très bien. Les 6 et 7 décembre nous accueillons de nouveau le ministre. Par ailleurs, je pense que nous pouvons

[Text]

Canada and CN to the Committee based on their annual reports from last year, and that will be done after consideration of estimates.

**The Chairman:** That is correct.

**Mr. Lumley:** Is there a possibility—maybe the Minister might have a comment—that he can discuss the Task Force report and the Neil report in committee? Would we have to get a term of reference from the House to do that? I am sure the Minister would not have any objection, but . . .

**The Chairman:** I think it would be up to the Minister of the government whether or not they wanted to refer, or whether the Minister might choose at a later meeting to table it under Vote 1. I would expect that we would be generally seized of it. In determining our plans, I think we must bear in mind the legislation that is now in front of the House, and I think there is a degree of urgency that the committee get at that particular piece of legislation.

The other two items—you are correct with respect to Air Canada's annual report and the Canadian National annual report. Those are both properly now referred to us. The timing, I would think, would follow necessarily the legislation and not precede it.

We also have the question of Supplementary Estimates (B) that will have to be dealt with, I presume, if there is time.

**Mr. Lumley:** My only concern, Mr. chairman, with the Murta report and the Neil report is that with the limited number of meetings we have left after estimates, we do not really have an opportunity to discuss them. I just wonder if the Minister has any objection to those two reports.

• 1310

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I certainly have no objections. The delay right now is in translation. I would be very reluctant to table all the reports in one language. However, if it were the wish of the Committee, I could perhaps see whether we could make an exception. But I must say I would rather not. Certainly I have no objection—as a matter of fact, if it would meet with the concurrence of the Committee, I would be prepared to table the two reports in front of this Committee, and with an appropriate term of reference, under the Estimates, I think it would be appropriate to deal with both reports.

**Mr. Harquail:** On the same point of order, Mr. Chairman, I see you have CN Marine coming on Friday. To go back to a previous meeting where we are on record as having an exchange on your Committee and the steering committee trying to avoid that, will there be any assurances now, or can you indicate you have a mood of the steering committee, that when officials of Air Canada and CN come before this Committee they will come on Monday, Tuesday, Wednesday, or Thursday? Can you indicate that now? We discussed this before, and I see CN Marine is here Friday morning, and I thought there was some mood of agreement that we would endeavour to bring these officials on Mondays, Tuesdays, Wednesdays, or Thursdays, and try to side-step bringing them

[Translation]

convoquer Air Canada et le CN pour l'étude de leur dernier rapport annuel. Je suppose que ce sera après les prévisions budgétaires.

**Le président:** En effet.

**M. Lumley:** Serait-il possible, le ministre voudra peut-être nous faire connaître son opinion là-dessus, qu'il discute du rapport du groupe de travail et du rapport Neil avec le comité? Nous faudrait-il obtenir un ordre de renvoi de la Chambre? Je suis sûr que le ministre n'y verrait pas d'inconvénient, mais . . .

**Le président:** Je suppose que c'est au ministre ou au gouvernement d'en prendre la décision, à savoir s'il doit les renvoyer ou non. Encore le ministre pourrait les déposer lors d'une réunion à venir dans le cadre de l'étude du crédit n° 1. Je m'attends à ce que nous en soyions saisis. Dans l'établissement de notre programme, cependant, nous devons tenir compte des mesures législatives actuellement à l'étude à la Chambre. Je pense qu'il s'agit de mesures assez urgentes.

Les deux autres sujets au programme sont en effet le rapport annuel d'Air Canada et le rapport annuel du CN. Ils nous ont été renvoyés par la voie officielle. Je suppose toutefois que leur étude suivra l'examen du projet de loi.

Nous devons également examiner le budget supplémentaire (B), si nous en avons le temps.

**M. Lumley:** Monsieur le président, je crains qu'avec toutes les réunions que nous tiendrons sur les prévisions budgétaires, nous n'ayions pas le temps d'étudier vraiment le rapport Murta et le rapport Neil. Je me demande si le ministre s'oppose à ce qu'on étudie ces deux rapports.

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Mazankowski:** Je n'y vois certainement pas d'inconvénient, monsieur le président. Le retard est dû à la traduction. J'hésiterais beaucoup à déposer les rapports dans une seule langue. Cependant, si le Comité le désire, je puis voir s'il est possible de faire une exception. Je préférerais ne pas la faire. Je ne vois pas d'inconvénient, non plus . . . si c'est ce que veut le Comité, je veux bien déposer les deux rapports devant lui; il doit lui être possible, dans le cadre de l'étude des prévisions budgétaires, de les examiner.

**M. Harquail:** Au sujet du même recours au Règlement, monsieur le président, je constate que les représentants de *CN Marine* doivent comparaître vendredi. Si je me souviens bien, il a été question à ce Comité et au comité de direction de procéder autrement. Pouvez-vous indiquer maintenant que le Comité directeur est d'avis que les représentants d'Air Canada et du CN doivent comparaître lundi, mardi, mercredi et jeudi. Êtes-vous en mesure de le dire? Nous en avons déjà parlé. Je constate que les gens de *CN Marine* seront là vendredi matin. Je pensais que nous nous étions plus ou moins entendus pour qu'ils comparaissent lundi, mardi, mercredi et jeudi plutôt que vendredi. Vous vous souvenez sans doute de ce qui s'est dit à la dernière réunion.



## [Texte]

on Fridays. Do you recall that discussion at a previous meeting?

**The Chairman:** Yes, I do, but I am not sure, Mr. Harquail, what it is you are getting at. I am aware of that, and, for example, *CN Marine*—oh, it is on a Friday.

**Mr. Harquail:** I am just underlining that when we get Mr. Bandeen and Mr. Taylor . . .

**The Chairman:** Mr. Harquail, I am sorry to be vague about this. The fact that the Committee wanted, and I felt quite rightly so, to discuss the consequences of the incident in Mississauga bounced virtually everything down the line one, and while there was violation of that understanding, it was simply the consequence of having to change all the other schedules which has been set prior to that. So while this is an aberration of that understanding, it is not a violation of the fundamental understanding that we avoid Friday.

**Mr. Harquail:** Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you.

The Committee stands adjourned until 3.30 p.m., Thursday, November 22, 1979, when we shall consider Votes 105, L115, under Surface Transportation Program, within Transport. We shall have as our witness Frank Roberts, Chairman and President of VIA Rail Canada Inc.

The meeting stands adjourned.

## [Traduction]

**Le président:** Je ne comprends pas très bien ce à quoi vous voulez en venir, monsieur Harquail. Je me souviens de ce qui a été dit. Oh oui, je vois, *CN Marine* comparait vendredi.

**M. Harquail:** Je tiens à souligner que lorsque nous recevrons M. Bandeen et M. Taylor . . .

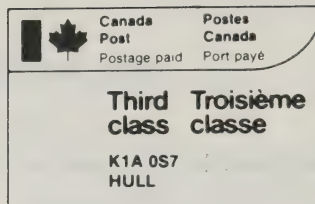
**Le président:** Excusez-moi si je suis vague, monsieur Harquail. Je me souviens que le Comité désirait, à juste titre, discuter des répercussions de l'accident de Mississauga. Toutefois, cette question a un peu bouleversé le programme. Si nous n'avons pas pu nous en tenir à ce qui avait été entendu, c'est parce que notre programme a été remanié. Je sais qu'il avait été entendu que nous éviterions vendredi.

**M. Harquail:** Merci bien.

**Le président:** Merci.

Le Comité reprendra ses travaux à 15 h 30 le jeudi 22 novembre 1979. À l'ordre du jour, les crédits 105 et L115, sous Programme des transports de surface. Nous accueillerons alors M. Frank Roberts, président de VIA Rail Canada Inc., et président du Conseil d'administration.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7  
En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Cœur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Department of Transport:*

Mr. R. Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface  
Transportation Administration;  
Mr. K. Henderson, Director General, Railway Transporta-  
tion;  
Mr. R. J. Marsham, Deputy Administrator.

### *Du ministère des Transports:*

M. R. Y. J. Giroux, administrateur, Administration cana-  
dienne du transport de surface;  
M. K. Henderson, directeur général, Transport ferroviaire;  
M. R. J. Marsham, administrateur adjoint.



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 9

Thursday, November 22, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 9

Le jeudi 22 novembre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80 Votes 105 and L115—  
Surface Transportation Program under  
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980 Crédits 105 et L115—  
Programme des transports de surface sous la  
rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THIRTY-FIRST PARLIAMENT

First Session of the  
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
trente et unième législature, 1979

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. J. M. Forrestall

*Vice-Chairman:* Mr. Jack Ellis

Messrs.

Blaikie  
Bockstael  
Campbell (*LaSalle*)  
Darling  
Deniger

Ferguson  
Harquail  
Lumley  
MacLellan

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. J. M. Forrestall

*Vice-président:* M. Jack Ellis

Messieurs

Mayer  
McLean  
Peters  
Reid (*St. Catharines*)

Richarson  
(*Humboldt-Lake Centre*)  
Ritchie (*Dauphin*)  
Turner  
Whittaker—(19)

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, November 21, 1979:

Mr. Towers replaced Mr. Reid (*St. Catharines*);  
Mr. Whittaker replaced Mr. Jupp;  
Mr. Reid (*St. Catharines*) replaced Mr. McDermid.

On Thursday, November 22, 1979:

Mr. Darling replaced Mr. Towers;  
Mr. Ferguson replaced Mr. Nylander.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 21 novembre 1979:

M. Towers remplace M. Reid (*St. Catharines*);  
M. Whittaker remplace M. Jupp;  
M. Reid (*St. Catharines*) remplace M. McDermid.

Le jeudi 22 novembre 1979:

M. Darling remplace M. Towers;  
M. Ferguson remplace M. Nylander.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 22, 1979  
(10)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:31 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Darling, Deniger, Ferguson, Forrestall, Harquail, Lumley, MacLellan, Mayer, McLean, Peters, Reid (*St. Catharines*), Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Ritchie (*Dauphin*) and Turner.

*Other Members present:* Messrs. Desmarais, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Marceau, McRae and Roy (*Laval*).

*Witnesses: From VIA Rail Canada Inc.:* Mr. Frank Roberts, Chairman and President, Mr. Angus Campbell, Vice-President, VIA Ontario and Mr. Garth Campbell, Vice-President, Marketing.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 6, 1979, Issue No. 3*).

By unanimous consent, the Chairman called Votes 105 and L115—Surface Transportation Program under TRANSPORT.

Mr. Roberts made a statement.

The witnesses answered questions.

At 6:07 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m. Friday, November 23, 1979.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 22 NOVEMBRE 1979  
(10)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 31, sous la présidence de M. Forrestall (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Darling, Deniger, Ferguson, Forrestall, Harquail, Lumley, MacLellan, Mayer, McLean, Peters, Reid (*St. Catharines*), Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Ritchie (*Dauphin*) et Turner.

*Autres députés présents:* MM. Desmarais, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Marceau, McRae et Roy (*Laval*).

*Témoins: De VIA Rail Canada Inc.:* M. Frank Roberts, président, M. Angus Campbell, vice-président, VIA Ontario et M. Garth Campbell, vice-président, Commercialisation.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du mardi 6 novembre 1979, Fascicule n° 3*).

Du consentement unanime, le président met en délibération les crédits 105 et L115—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS.

M. Roberts fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

A 18 h 07, le Comité suspend ses travaux jusqu'au vendredi 23 novembre 1979, à 9 h 30.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)*

Thursday, November 22, 1979

• 1530

*[Text]*

**The Chairman:** Gentlemen, we will resume consideration of our Order of Reference relating to the Main Estimates for fiscal year ending March 31, 1980. If it is the wish of the Committee I will call today Vote 105 and Vote L115 together. These votes relate to VIA Rail Canada Inc. and they fall within the surface transportation item under Transport. Is it agreed that I call these two votes together?

**Some hon. Members:** Agreed.

## TRANSPORT

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 105—Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management—\$234,000,000

Vote L115—To authorize the Minister to purchase on behalf of Her Majesty in Right of Canada common shares of VIA Rail Canada Inc. to be valued at \$100 per share—\$30,000,000

**The Chairman:** It is always a privilege to welcome you here. We have been looking forward, for the past few weeks, to hearing from you and I know that a lot of the members are anxious to question you on certain services.

Before I ask you whether or not you would care to make an opening statement, would you like to introduce the officials that you have with you?

**Mr. Frank Roberts (Chairman and President, VIA Rail Canada Inc.):** I certainly would, Mr. Chairman.

On your request, we have our four regional Vice-Presidents here: Mr. Léo Moisan, VIA Québec; Mr. Harold Murray, VIA West; Mr. Allan Raftus, VIA Atlantic, and Mr. Angus Campbell, VIA Ontario.

We also have with us Mr. Garth Campbell, Vice-President, Marketing; Mr. Victor Croft, Vice-President, Finance and Administration; Mr. Eldon Horsman, Vice-President, Operations; Emery LeBlanc, Director of Public Relations, and with me here Gabriel Fortin, Vice-President, Law and Secretary of the Company.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Roberts. Mr. Lumley, did you have a brief point of order?

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, with all due respect to Mr. Roberts, I wonder if he might not agree to table his preamble because we have a lot of questions and I understand we have to vacate this room—unless perhaps I am incorrect in the last comment—and I think it is more important to get all questions from all members. Based on the interest in Mr. Roberts' company I think I would have to ask for Mr. Roberts' agreement.

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)*

Le jeudi 22 novembre 1979

*[Translation]*

**Le président:** Messieurs, conformément à notre ordre de renvoi, nous reprenons l'examen du Budget des dépenses de l'année financière se terminant le 31 mars 1980. Si le Comité le veut bien, nous traiterons aujourd'hui des crédits 105 et L115 simultanément. Ces crédits ont trait à VIA Rail Canada Inc. et figurent sous la rubrique du Programme des transports de surface du ministère des Transports. Est-il convenu que nous traitions donc de ces deux crédits en même temps?

**Des voix:** D'accord.

## TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 105—Paiements à VIA Rail Canada Inc. relativement aux coûts de la direction—\$234,000,000

Crédit L115—pour autoriser le Ministre à faire l'achat, au nom de Sa Majesté du Chef du Canada, d'actions ordinaires de VIA Rail Canada Inc. évaluées à \$100 l'action—\$30,000,000

**Le président:** C'est toujours un honneur pour nous que de vous accueillir ici. Ces dernières semaines, nous avons songé avec plaisir à votre présence prochaine parmi nous, et je sais que nombreux sont les députés qui ont hâte de vous poser des questions au sujet de certains services.

Avant de vous demander si vous voulez faire une déclaration préliminaire, je me demande si vous pourriez présenter les membres de la direction qui vous accompagnent.

**M. Frank Roberts (président du Conseil d'administration et président de VIA Rail Canada Inc.):** Avec plaisir, monsieur le président.

A votre demande, sont présents ici les quatre vice-présidents régionaux: M. Léo Moisan, de VIA Québec; M. Harold Murray, de VIA Ouest; M. Allan Raftus, de VIA Atlantique et M. Angus Campbell, de VIA Ontario.

Sont également présents M. Garth Campbell, vice-président à la commercialisation; M. Victor Croft, vice-président du Service des finances et de l'Administration; M. Eldon Horsman, vice-président des Opérations; Emery LeBlanc, directeur des relations publiques et, assis à côté de moi, Gabriel Fortin, vice-président aux Affaires juridiques et secrétaire de la Société.

**Le président:** Merci, monsieur Roberts. Monsieur Lumley, vous voulez invoquer le Règlement?

**M. Lumley:** Monsieur le président, sauf tout le respect que je dois à M. Roberts, je me demande s'il accepterait de déposer sa déclaration préliminaire plutôt que de la lire; en effet, nous avons beaucoup de questions à poser, et je crois comprendre que nous devons libérer cette salle bientôt. J'ai peut-être tort quant à cette dernière observation. D'autre part, je pense qu'il est plus important de permettre à tous les députés ici présents de poser leurs questions, compte tenu de l'intérêt que l'on porte



[Texte]

**The Chairman:** The Chair would be quite prepared to ask Mr. Roberts if he would, in light of the number of questioners, keep it tight or perhaps we could entertain the motion to have his remarks appended to today's proceedings.

Are there any further comments on that?

**Mr. Roberts:** Mr. Chairman, if I may be permitted, there is a presentation that I was going to present 50 per cent in one official language and 50 per cent in the second official language but, if you would permit me, I will use one official language and would like to go through about three pages. Is that possible?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Roberts:** I am not going to review where VIA has been, I just want to express a few thoughts on where I think we should be going.

**The Chairman:** Great stuff, start up the train.

**Mr. Roberts:** Where do we go from here? Yes, we will upgrade our services to the travelling public. We will ensure that all of our people are professionals in their jobs. We will modernize our information, reservations and ticketing systems. We will upgrade stations and where required we will build new ones, we will buy new equipment and overhaul and modernize existing equipment, we will add services where these are required and apply to the Canadian Transport Commission to abandon the services which are not required. We will do all of the things which are necessary to ensure that our services are efficient and attractive to our customers. We will also work with other modes to try to co-ordinate our services, but I would suggest that there is more than this that must be done. We must do some transportation planning.

• 1535

Prior to VIA being established, rail passenger services were the responsibility of CN and CP Rail. Since the railways lost money on railway passenger services, there was no incentive to invest in the passenger business and there was therefore a downgrading of the system over the years. At the same time, the federal government being directly responsible for the air system in Canada continued to pay, to plan, construct, maintain, operate and administer a continually expanding air system. The provincial governments are responsible for the highway systems with some financial help from the federal government under various programs such as DREE and others. Tax dollars have kept their highway systems modern and continually expanding. As a result of the transportation facilities we now have in place, about 90 per cent of all our inter-city trips in Canada are made by the private automobile. We import about 1.8 million barrels of oil a day, 50 per cent of which is used for transportation, and the bulk of the oil used for transportation is consumed by the private automobile. Since the most sure, efficient vehicles are the bus and the train, it is obvious that we should be trying to reduce our dependence on the private automobile and make greater use of public transportation. With the creation of VIA, the federal government is now directly responsible for rail passenger ser-

[Traduction]

à la Société que dirige M. Roberts. J'aimerais donc obtenir l'assentiment de M. Roberts à ma demande.

**Le président:** Le président est prêt à demander à M. Roberts de réduire ses propos au strict minimum, compte tenu du nombre de députés qui veulent poser des questions. Nous pourrions, d'autre part, adopter une motion aux termes de laquelle son exposé pourrait être annexé au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui.

Y a-t-il d'autres observations à ce sujet?

**M. Roberts:** Monsieur le président, permettez-moi de dire que j'allais présenter 50 p. 100 de mon exposé dans une langue officielle et 50 p. 100 dans l'autre langue. Toutefois, si vous le voulez bien, je me servirai d'une seule langue officielle et vous en lirai seulement trois pages. Cela est-il possible?

**Des voix:** D'accord.

**M. Roberts:** Je vous ferai donc grâce de l'historique de VIA. J'aimerais simplement vous dire quelques mots de l'orientation que, selon moi, nous devrions prendre.

**Le président:** Très bien, en voiture.

**M. Roberts:** Que nous reste-t-il donc à faire? Oui, nous allons améliorer la qualité des services offerts au public voyageur. Nous nous assurerons que tous nos employés font leur travail comme des professionnels. Nous moderniserons nos systèmes de renseignements, de réservations et de billetterie. Nous restaurerons les gares et, au besoin, en construirons de nouvelles. Nous achèterons du matériel, nous moderniserons et remettrons en état le matériel existant. Au besoin, nous inaugurerons de nouveaux services et ferons des demandes auprès de la CCT pour l'abandon des services superflus. Nous ferons le nécessaire pour nous assurer que nos services soient efficaces et attrayants pour le public voyageur. Nous travaillerons aussi en collaboration avec d'autres modes de transport pour en arriver à la coordination de nos services, mais, à mon avis, nous pouvons faire encore mieux. Il nous faut planifier.

Avant la création de VIA, les services ferroviaires voyageurs étaient sous la responsabilité du CN et du CP. Comme les deux chemins de fer perdaient de l'argent dans leurs services voyageurs, ils n'avaient pas de motivation pour investir dans l'exploitation de ces services et, par conséquent il en a résulté une détérioration qui a frappé l'ensemble des réseaux au cours des années. En même temps, le gouvernement fédéral, qui était entièrement responsable du système de transport aérien au Canada, continuait de verser de l'argent, planifier, construire, entretenir, exploiter et administrer un système de transport aérien moderne en expansion continue. Les gouvernements provinciaux étaient responsables des réseaux routiers, avec une certaine aide du gouvernement fédéral, dans le cadre de programmes comme le DREE, par exemple. L'argent des taxes a maintenu notre réseau routier sur une voie moderne et en perpétuelle expansion. Par suite des installations routières dont nous avons doté notre pays, environ 90% de tous les voyages interurbains se font en automobile particulière. Nous importons à peu près 1,8 million barils de pétrole par jour, dont 50 p. 100 sont absorbés par le transport; et la plus grande partie du pétrole utilisé pour le transport est consommé par l'automobile particulière. Étant donné que les deux véhicules les plus efficaces du point de vue de la consommation sont l'autocar et le

## [Text]

vices in Canada for the first time in Canadian history. This now permits the governments, provincial and federal levels, to do some international transportation planning since they are now directly responsible for all passenger loads.

This is a vast and diversified country, and a national plan is almost impossible to devise, but our country is made up of a series of travel corridors; for example, Calgary, Edmonton, Montreal, Toronto, Saint John, Halifax, and a transportation plan can certainly be developed for each travel corridor. Future needs can be established and a determination made as to how these needs will be met by using air, highway or rail, or a combination of these. This would permit trade-offs to be made between modes and certainly go a long way to avoid future Mirabel and Pickering dilemmas as well as our tendency to pave the countryside.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Roberts, for a very forcefully made statement.

Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Excuse me a moment. I wonder, because of the very great interest in VIA Rail if I might ask, or I will caution each of you that I will signal you your last question at about eight minutes instead of the usual ten minutes.

Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman. I want to welcome Mr. Roberts here. As the Chairman just said, there is obviously great interest, Mr. Roberts, in VIA Rail.

My first question is based on your statement, the importance you place on some intermodal discussion, I think the multi-modal passenger study for Southern Ontario report which was made public a couple of months ago by the Minister of Transport. I read an article prior to the publication of the report where you were not consulted. I would first of all like to ask you if this is correct.

**Mr. Roberts:** That is correct.

**Mr. Lumley:** You were not consulted in the multi-modal study of passenger transportation in Ontario?

**Mr. Roberts:** That is right. We were not consulted.

**Mr. Lumley:** Obviously I think that pretty well negates a great deal of the report, and rather they should have classified the report as Toronto International Airport and not necessarily multi-modal passenger transportation.

## [Translation]

train, il est évident que nous devons essayer de réduire notre dépendance face à l'automobile particulière et utiliser davantage les transports publics. Avec la création de VIA, le gouvernement fédéral est, pour la première fois dans l'histoire canadienne, directement responsable du transport des voyageurs par rail. Cette situation permet aux gouvernements de planifier des services intermodaux, puisqu'ils sont maintenant responsables de tous les modes de transport des voyageurs.

Le Canada est un pays vaste et diversifié, et il est presque impossible de concevoir un Programme National au chapitre des services voyageurs ferroviaires. Mais nous avons un certain nombre de «corridors» (par exemple Calgary-Edmonton, Toronto-Montréal, Saint John-Halifax), et il y a certainement moyen de mettre au point un programme pour chacun de ces corridors. Nous pouvons déterminer quels seront nos besoins futurs et voir de quelle façon ces besoins peuvent être satisfaits par l'utilisation des réseaux aérien, routier ou ferroviaire—ou par une utilisation conjuguée des trois types de réseau. De la sorte, il y aurait lieu de faire certains compromis entre les divers modes de transport et nous préserver à jamais d'autres Mirabel ou Pickering. En même temps, nous pourrions peut-être employer nos énergies à autre chose qu'au pavage de la campagne.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Roberts. Voilà certes une déclaration vigoureuse.

Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Veuillez m'excuser. Compte tenu du grand intérêt que nous portons tous à VIA Rail, je vous signale que je vous avertirai de la fin de votre tour, après 8 minutes, au lieu des 10 minutes ordinaires.

Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président. J'aimerais souhaiter la bienvenue ici à M. Roberts. Comme vient de le dire le président, nous nous intéressons évidemment beaucoup à VIA Rail, monsieur Roberts.

Ma première question a trait à une chose à laquelle vous accordez beaucoup d'importance dans votre déclaration. Il s'agit des services intermodaux. Je songe en particulier au rapport, rendu public il y a deux ou trois mois par le ministre des Transports, qui traitait de l'étude sur la coordination des moyens de transport pour voyageurs dans le sud de l'Ontario. D'après un article paru avant la publication du rapport, vous n'avez pas été consulté pour cette étude. J'aimerais d'abord vous demander si cela est exact.

**M. Roberts:** C'est exact.

**M. Lumley:** Vous n'avez pas été consultés pour l'étude de la coordination des transports pour voyageurs en Ontario?

**M. Roberts:** C'est exact, nous n'avons pas été consultés.

**M. Lumley:** Évidemment, je pense que cela ôte à ce rapport une grande partie de sa valeur et qu'on aurait dû considérer cela comme un rapport sur l'aéroport international de Toronto et non sur la coordination des moyens de transport pour voyageurs.



[Texte]

**Mr. Roberts:** I cannot comment on that, Mr. Lumley. All I can say is that we were not consulted.

• 1540

**Mr. Lumley:** Do you agree, Mr. Roberts, that a study, some public discussion should be held with respect to multimodal transportation and not just necessarily in Ontario but in Canada?

**Mr. Roberts:** Very much so. As I suggested, Mr. Lumley, I think that what we should be doing is taking one corridor at a time, one travel corridor at a time, as I mentioned in my opening remarks, and there should be federal government, provincial government and municipal government inputs as well as whatever inputs the modes can make to devise a transportation plan for each one of these corridors. And in terms of our long-term passenger needs, there may be other approaches that we can make, but this is the only one that we feel has a chance of success.

**Mr. Lumley:** The energy crisis alone, in my personal opinion, dictates a real need to and an immediate evaluation of transportation in this country and we need some new and exciting and maybe redirection with respect to passenger transportation in this country. I want to speak specifically about the electrification of rail. Let us take one corridor as per your suggestion. Let us say just Quebec City. Let us take Montreal-Toronto. What future do you think there is from an energy impact standpoint of electrification of railroad between Montreal and Toronto? What benefits would be to this country if an imaginative project like that was undertaken?

**Mr. Roberts:** Now, if you speak of an economic justification, there is no economic justification at the moment. Any studies that have been made, and the most recent one is by the Canadian Institute of Guided Ground Transport at Kingston, they confirmed that there was no economic justification for electrification. We have to look at the side of need, necessity, and if we feel that one of these days our gas pumps are going to run dry, then perhaps as a country we should be doing something about electrification. The CIGGT suggested that we agree to a 20-year plan that would build the scientific base that we require for electrification as well as the manufacturing base, that we should take certain lines of railway, and they suggested the lines that should be taken, and that we should start an electrification program, not on the basis of economics but on the basis that some time in the future we will require electrification of railways in Canada.

**Mr. Lumley:** Has VIA Rail itself undertaken any studies or commissioned any studies?

**Mr. Roberts:** No, we have not as yet, Mr. Lumley. What we are looking at is what passenger corridor should be developed in the corridor between Quebec City and Windsor. But we have not got to the stage yet where we are looking at the mode of power and the type of equipment that would be used. We strictly confined our studies to the LRC.

[Traduction]

**M. Roberts:** Je ne peux faire aucun commentaire là-dessus, monsieur Lumley. Tout ce que je veux dire, c'est que nous n'avons pas été consultés.

**M. Lumley:** Monsieur Roberts, trouvez-vous qu'il faudrait effectuer une étude, qui donnerait lieu éventuellement à des discussions publiques, sur les transports intermodaux, non seulement en Ontario, mais dans tout le Canada?

**M. Roberts:** Absolument. Comme je l'ai dit, monsieur Lumley, je pense que nous devrions examiner le cas de chaque corridor de transport séparément. Le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et municipaux ainsi que les responsables des divers moyens de transport devraient participer à l'élaboration d'un plan de transport pour chacun de ces corridors. Pour ce qui est de nos besoins à long terme en services voyageurs, on pourrait adopter d'autres méthodes de travail, mais celle-là est la seule qui, selon vous, a des chances de succès.

**M. Lumley:** Selon moi, la crise de l'énergie à elle seule nous oblige à nous livrer à une évaluation immédiate des transports au Canada. Nous avons besoin d'une nouvelle réorientation intelligente des services de transport au pays. Je voudrais parler en particulier de l'électrification des chemins de fer. Comme vous le suggérez, prenons un corridor. Prenons, par exemple, Québec, ou plutôt prenons le trajet Montréal-Toronto. Du point de vue de l'incidence sur la consommation d'énergie, quel avenir envisagez-vous quant à l'électrification des services de chemins de fer entre Montréal et Toronto? Quels avantages le Canada tirerait-il de la mise en œuvre d'un projet qui ferait ainsi preuve d'imagination?

**M. Roberts:** Si vous parlez d'une justification économique, je pense que rien ne justifie cela du point de vue économique pour l'instant. Toutes les études effectuées jusqu'à présent, et la plus récente est celle du Canadian Institute of Guided Ground Transport, de Kingston, ont confirmé que, du point de vue économique, rien ne justifie l'électrification des chemins de fer. Il nous faut envisager l'aspect de la nécessité; si nous estimons qu'un jour nos pompes à essence tomberont en panne sèche, peut-être que le Canada devrait commencer à songer à l'électrification. Le GIGGT a proposé que nous convenions d'un plan d'élaboration, en 20 ans, de la base scientifique dont nous avons besoin tant pour l'électrification que pour la fabrication du matériel. Nous devrions, à cette fin, nous intéresser à certaines lignes ferroviaires, et l'Institut a proposé les lignes qui pourraient servir à cette fin. Il a donc estimé que nous devrions commencer un programme d'électrification, non pour des raisons économiques, mais en nous basant sur le fait qu'à l'avenir nous aurons besoin de l'électrification des chemins de fer du Canada.

**M. Lumley:** VIA Rail a-t-elle elle-même entrepris ou commandité des études?

**M. Roberts:** Non, pas encore, monsieur Lumley. Pour l'instant, nous nous demandons quel service voyageur devrait être développé dans le corridor joignant Québec à Windsor. Toutefois, nous n'en sommes pas encore au point d'examiner le moyen d'alimentation énergétique et le type de matériel dont

[Text]

**Mr. Lumley:** Do you feel that you have adequate funds from the capital investment standpoint to handle the increase in passenger transportation which you obviously expect in the future?

**Mr. Roberts:** It all depends on what we ought to do as a country. I think that there has to be more direction given to what we really expect from rail passenger services in Canada. I will just take a simple corridor, comparatively simple, Montreal to Ottawa, for instance. We now have a highway and presumably a citizen can move in an automobile from Montreal to Ottawa in two hours, basically, over the highway in a private automobile. He can do the trip between Montreal and Ottawa in a train in two hours and five minutes to two hours and fifteen minutes depending on the train he takes. He can do it in a bus in two hours and fifteen minutes. He can do it in an airplane, airport to airport, in 30 minutes.

• 1545

In the longer term, really what do we want? It would be possible to have a train making the trip between Montreal and Ottawa in an hour, in one hour. There are possibilities for anything from one hour to two hours.

**Mr. Lumley:** From a technical standpoint.

**Mr. Roberts:** From a technical standpoint and it all depends on what we want. It is going to cost an awful lot more to get from Montreal to Ottawa in one hour than it will in two hours and fifteen minutes or two hours and five minutes.

Really what VIA is trying to do now is to upgrade its existing services, trying to reduce services where we feel those services are not required by making application to the Canadian Transport Commission. We will also be recommending additional services. What we are trying to do, because we are firmly convinced that we have to reduce our dependence on the private automobile, is make our public transportation services more attractive to and more efficient for the travelling public. Therefore, what we are doing is, we are bending over backwards to work with the other public modes, which are air and bus. In some cases we are having some success in that approach, in others we are not.

**Mr. Lumley:** Later on, some of my colleagues will get to questions on the bus-rail discussions you have had.

My final question, Mr. Chairman.

First of all, I want to thank Mr. Roberts, and I will take this opportunity to be parochial, for the *Rapido* stop in Cornwall, my home town. We have been asking for it for five years and I think that the success that you have had in just the first month indicates that it has been certainly proved by the people in our area. Advertising for Cornwall, that is what my colleague is saying and that is right.

On the VIA Rail Canada act, do you expect it will be introduced by the government. Is it necessary to have the

[Translation]

nous nous servirions. Nos études se sont strictement limitées au LRC.

**M. Lumley:** Pensez-vous disposer de fonds suffisants, du point de vue des investissements, pour satisfaire à l'augmentation des transports voyageurs que vous envisagez certes pour l'avenir?

**M. Roberts:** Cela dépend de ce que l'on voudrait que le Canada fasse. Je pense qu'il faudrait que l'on précise de manière plus adéquate ce que l'on attend des services ferroviaires pour voyageurs, au Canada. Prenons un corridor relativement simple, celui de Montréal à Ottawa, par exemple. Nous avons maintenant une grande route qui permet à un automobiliste de se rendre, de Montréal à Ottawa, en deux heures. Il peut se rendre de Montréal à Ottawa en train en deux heures cinq ou en deux heures quinze, en fonction du train qu'il prend. Il peut faire le trajet en autocar en deux heures quinze. Il peut le faire en avion, et le trajet de l'aéroport de Montréal à celui d'Ottawa prend 30 minutes.

Qu'est-ce que nous voulons vraiment à long terme? Il serait possible de franchir en train la distance d'Ottawa à Montréal en une heure. Il est possible de couvrir le trajet en moins de deux heures.

**M. Lumley:** Vous voulez dire que c'est techniquement possible.

**M. Roberts:** En effet, mais tout dépend de ce que nous voulons. Le trajet Montréal-Ottawa en une heure coûtera beaucoup plus cher qu'en deux heures quinze ou même deux heures cinq.

VIA Rail s'efforce surtout de moderniser les services existants et de supprimer les services inutiles, mais pour cela nous devons obtenir l'approbation de la Commission canadienne des transports. Nous recommanderons également de nouveaux services. Nous sommes convaincus que nous dépendons trop des voitures particulières et nous voulons donc accroître l'efficacité et la commodité des services de transport public. Nous faisons tout notre possible pour collaborer avec les autres compagnies de transport, c'est-à-dire les compagnies aériennes et les compagnies d'autocar. Dans certains cas, nos efforts ont porté des fruits.

**M. Lumley:** Je laisse le soin à mes collègues de vous interroger au sujet des discussions portant sur les services d'autocar par rapport aux services de train.

C'est ma dernière question, monsieur le président.

Je voudrais tout d'abord remercier M. Roberts et, chauvinisme oblige, je voudrais parler de l'escale du train *Rapido* à Cornwall, ma ville. Pendant 5 ans, nous avons demandé que ce train fasse halte à Cornwall, et le succès que cette initiative a connu pendant le premier mois prouve la valeur de ce service pour les habitants de cette région. Comme le dit mon collègue, cela permet de faire connaître Cornwall, et il n'y a pas de mal à cela.

Pensez-vous que le gouvernement va introduire la Loi sur VIA Rail Canada? Cela est-il nécessaire et quelles sont les



## [Texte]

legislation introduced by the government and can you indicate what things you would like to see in that act before it is introduced in Parliament?

**Mr. Roberts:** No, we have not completed discussions on that by any means and the Minister has not indicated to me when the VIA Rail Canada act will go before Parliament, but we believe that there is a need for a Via Rail Canada act in several areas. I think passenger trains in Canada should have rights over freight trains in Canada and, maybe, we need some legislation for that.

Costing Order R6313, when it was devised, was to allocate expenses within a railway that was in many businesses. Now we have set up VIA Rail Canada as a separate organization and I do not think that Costing Order R6313 is appropriate to the existing circumstances. Things like that are going to have to be changed.

I think somehow or other we have to think through where we are to think through where we are going in the whole passenger transportation system in Canada and somehow or other that is going to have to be reflected in the mandate of VIA and it would probably be necessary to include that in some type of VIA Rail Canada act.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Lumley. Mr. Peters.

**Mr. Peters:** I am quite pleased with what I have heard about the attitude of VIA towards passenger service because I could not agree more that the system that we have been operating under for the last 30 years has been to downgrade the railways until you did not have to carry any passengers at all. And you certainly did very well at it; you went into a good position.

• 1550

I am particularly interested in two sections of the line: one, the decisions that have been made concerning transportation in northern Ontario; and a decision that was made by the Minister to put on the six-day travel from Capreol to Winnipeg. I am particularly interested in what consideration you are giving to breaking that down into areas rather than operating a through train, which obviously becomes an overnight train, in light of the fact that very few people travel from Capreol to Winnipeg. They might travel from Capreol to Thunder Bay at the outside. But from Thunder Bay they would likely take on a different crew; a different bunch of people would likely go into Winnipeg if they were leaving from Thunder Bay.

Have you given any consideration to putting on a different type of train, a different kind of service, a service that may be broken at at Nakina, or some place like that, so that the people in the area are serviced where no other service is available? It probably may be a different kind of service altogether, and it may involve things like Budd cars or something of that nature. Have you considered that?

**Mr. Roberts:** We have it under study now, Mr. Peters. As you know the Railway Transport Committee will be holding hearings in Sioux Lookout on December 4 at Hornepayne, on

## [Traduction]

dispositions que vous aimeriez voir figurer dans cette loi avant qu'elle ne soit présentée au Parlement?

**M. Roberts:** Nous n'avons pas terminé nos discussions et le ministre ne m'a pas dit quand il entendait présenter cette loi au Parlement. Néanmoins, nous croyons qu'une loi sur VIA Rail Canada s'impose pour de nombreuses raisons. J'estime que les trains voyageurs devraient avoir priorité au Canada sur les trains de marchandises et une loi en ce sens serait peut-être utile.

En vertu du Règlement R6313 sur les coûts, une société ferroviaire était assimilée à n'importe quelle autre société. Avec VIA Rail Canada, nous avons maintenant un organisme distinct et je ne pense pas que le Règlement R6313 sur les coûts puisse s'appliquer dans les circonstances actuelles. Il faudra apporter des modifications.

Nous devons réfléchir sur l'orientation d'ensemble du système de transport public au Canada et définir en conséquence le mandat de VIA Rail. Le mandat de VIA Rail devra sans doute figurer dans la Loi sur VIA Rail Canada.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Lumley. Monsieur Peters.

**M. Peters:** Je me félicite de votre position vis-à-vis des services voyageurs car il me semble que depuis 30 ans, nous avons laissé la situation des chemins de fer se détériorer au point où presque plus personne ne veut prendre le train. Je dois féliciter VIA Rail, je crois que vous avez contribué à améliorer la situation.

Je voudrais vous interroger sur deux points: je voudrais premièrement parler des décisions qui ont été prises au sujet du transport dans le nord de l'Ontario: Le ministre a décidé d'ouvrir une ligne qui rallierait Capreol à Winnipeg en 6 jours. Étant donné que les voyageurs qui se rendent de Capreol à Winnipeg ne sont pas très nombreux, je voudrais savoir si vous envisagez de diviser ce train qui roule forcément la nuit en plusieurs sections. Le voyageur pourrait commencer par se rendre de Capreol à Thunder Bay. Il pourrait alors prendre une correspondance comme, par exemple, le train qui va de Winnipeg à Thunder Bay.

Avez-vous envisagé que ce train fasse plusieurs étapes, comme à Nakina par exemple afin de rendre service aux habitants de la région? Cela risque de modifier le service et d'obliger la société à prévoir des voitures «Budd», par exemple. Avez-vous envisagé cela?

**M. Roberts:** Nous étudions actuellement la question, M. Peters. Comme vous le savez, le Comité des transports ferroviaires doit tenir des audiences à Sioux Lookout le 4 décembre,

**[Text]**

December 6 and at Cupid Island on December 7. What we are doing now is looking at the alternatives. We had conversations with some of the communities along the line to try to determine just what type of service would satisfy the travel requirements along the Canadian National line in northern Ontario.

We intend to develop a couple of alternatives, Mr. Peters, and then we will present those at the CTC hearings. But in the final analysis, there will be a CTC decision as to what should be done in northern Ontario if the existing services that are prescribed by a CTC order should be changed. And they can only be changed by CTC order, of course.

**Mr. Peters:** I think you will find that there will be a modular requirement that is not evident in the CTC order. Their knowledge of the subject seems to be pretty out of date.

The other question I would like to ask is what are you doing and what negotiations are going on between VIA and Ontario Northland? I took the opportunity of going to North Bay and supporting the Canadian National's application to drop the line from North Bay to Toronto. I supported it because I have to get them to hell out of that line. The people of northern Ontario are going to be much better served if they operate a train probably from Hearst or at least from Cochrane, where they now operate from, Cochrane to Toronto, rather than travel to North Bay. Nobody who gets on the train at Cochrane wants to go to North Bay. Nobody who gets on at Kirkland Lake or New Liskeard wants to go to North Bay; they want to go to Toronto and that is why they are on the train. It could be a much better operated service if there were a unit service that puts them into Toronto and it would allow a much fairer—it seems to me—assessment of what the rate structure should be and what the schedule structure should be if the ONR operates both out of Toronto and out of the north. Have there been any negotiations in this regard with Ontario Northland or the Ontario government?

• 1555

**Mr. Roberts:** We get into provincial-federal jurisdictions again, Mr. Peters.

**Mr. Peters:** I am aware of that. It is not jurisdictions.

**Mr. Roberts:** There have been an awful lot of complaints, as you well know.

**Mr. Peters:** It is not entirely jurisdictions; it is ownership.

**Mr. Roberts:** All right. There has been a tremendous number of complaints, and there have been complaints from northern Ontario, northeastern Ontario, with respect to the services, public services, that they are getting by rail, bus, air, the whole set-up. So what we have done is that we precipitated a meeting, a discussion, between Transport Canada, the Ontario government, the ONR and VIA, to see if we can devise a transportation plan that would include from Toronto to the North. There are trains and buses running together; there are all kinds of things going on. There are subsidies from the federal government, from the provincial government; we are responsible for some bus services, some train services that

**[Translation]**

à Hornepayne le 6 décembre et à Cupid Island le 7 décembre. Nous voulons étudier toutes les possibilités. Nous avons rencontré les représentants des agglomérations situées le long de la voie afin de déterminer quels sont les services dont on a besoin dans le nord de l'Ontario.

Nous voulons étudier plusieurs possibilités, monsieur Peters, et nous les présenterons au cours des audiences de la CCT. En dernière analyse, c'est la société qui décidera des mesures à prendre dans le nord de l'Ontario si un arrêté de la CCT préconise des modifications. De toute façon, il faut obtenir un arrêté de la CCT.

**M. Peters:** L'arrêté de la CCT risque de négliger certains besoins de la société ferroviaire elle-même; en effet, les connaissances de la CCT sur ce point ne sont plus très à jour.

Pourriez-vous également nous parler des négociations qui ont lieu entre Via Rail et Ontario Northland? J'ai eu l'occasion de me rendre à North Bay et j'ai appuyé la demande du Canadien National de supprimer la ligne North Bay-Toronto. J'ai appuyé cette demande parce que cette ligne n'a jamais donné satisfaction. Les habitants du nord de l'Ontario seront mieux servis si on ouvre une ligne de Hearst ou de Cochrane à Toronto, au lieu de passer par North Bay. Aucun des passagers qui montent à Cochrane ne va à North Bay. Aucun des passagers qui prend le train à Kirkland Lake ou à New Liskeard ne va à North Bay. Tout le monde veut aller à Toronto et c'est pour cette raison qu'on prend ce train. Il vaudrait mieux créer une ligne qui mène directement à Toronto. Les tarifs et les horaires seraient également plus satisfaisants si Ontario Northland assurait une liaison directe entre Toronto et le nord. Y a-t-il eu des négociations à ce sujet avec Ontario Northland ou le gouvernement de l'Ontario?

**M. Roberts:** Nous retombons une fois de plus dans ce problème de juridiction provinciale-fédérale, monsieur Peters.

**M. Peters:** Je sais, mais ce n'est pas seulement une question de juridiction.

**M. Roberts:** Comme vous le savez il y a eu énormément de plaintes.

**M. Peters:** Ce n'est pas seulement une question de juridiction, c'est une question de propriété.

**M. Roberts:** D'accord. Il y a eu énormément de plaintes émanant du nord de l'Ontario, du nord-est de l'Ontario concernant les services publics, qu'il s'agisse des services routiers, ferroviaires ou aériens. Nous nous sommes donc réunis au plus vite avec Transports Canada, les représentants du gouvernement de l'Ontario et ceux de Ontario Northland pour discuter des possibilités d'un plan de transport public pour toute la région au nord de Toronto. Il y a des trains et des autocars qui font les mêmes itinéraires aux mêmes heures, etc. etc. Il y a les subventions qui sont versées par le gouvernement fédéral, celles versées par le gouvernement provincial; nous avons la responsabilité de certains services d'autocar, de certains servi-



**[Texte]**

we inherited from Canadian National. The ONR runs other services. There is a whole series of things that should be looked at and an over-all plan devised. By next spring we hope to have the conclusion of those discussions and that study, and a recommendation to make to government and to CTC.

**Mr. Peters:** Well, I presume that VIA has enough on its plate without really worrying about that northeastern corridor. I note also that on the north end of it you have an order before CTC right now to drop the Quebec to Winnipeg or Quebec to Hearst passenger service. Is there a consideration of allowing the Ontario Northland, which has been operating the service, I understand, to take—not operating the service. They have been operating the service from Hearst to Cochrane, and are not capable, I do not think, of going into Abitibi on the Quebec, the north line. But is there any consideration of allowing them to take over that corridor as well?

**Mr. Roberts:** I think ONR has been running from Hearst to Kapuskasing.

**Mr. Peters:** Well, it would have to be . . .

**Mr. Roberts:** And then VIA is responsible for the remainder of it. Abandonment applications were made by predecessor railways, Canadian National and Canadian Pacific, but that only had to do with the application for subsidy, really. The railway had to apply for abandonment to get the subsidy on the services.

The Canadian Transport Commission just went through a five-year review of the services between Cochrane and Quebec City, the Abitibi that is extended to Cochrane. There are new schedules and new services that have been implemented. So on that part of it, VIA has not made an additional abandonment application. The abandonment application was already there under the 1967 National Transportation Act.

**Mr. Peters:** Could I ask, on the final question, have you given any consideration to new types of train facilities for passengers? I am thinking of those areas where there would be three or four people travelling a hundred miles and then there would be three or four people travelling the next hundred miles, and where the population is not such that it is going to increase very much. Putting on a passenger train there service is really not the answer.

• 1600

Have you given any consideration to an alternative type? The Budd car was one type of passenger service that was used with some success. I suppose this applies to many parts of Canada. Have we given any thought to a completely new type of train passenger service in those areas?

**Mr. Roberts:** There are two areas that we are looking at, Mr. Peters. The first one is that we acquired 90 rail diesel cars—Budd cars—from Canadian National and Canadian Pacific, but one of the problems of the Budd car is the power plant. It is a bus engine, and the railways have had difficulties with that engine.

**[Traduction]**

ces ferroviaires dont nous avons hérités du Canadien National. Ontario Northland assure d'autres services. Toute une série de facteurs méritent d'être pris en compte et un plan d'ensemble devrait être mis au point. Nous espérons que ces discussions et cette étude viendront à terme au printemps prochain et que nous pourrions faire une recommandation au gouvernement et à la Commission des transports.

**M. Peters:** Je suppose que Via a suffisamment de problèmes sans avoir en plus à s'occuper de ce corridor du nord-est. Je note également que vous avez fait une demande à la Commission des Transports pour abandonner le service voyageurs sur la ligne Québec-Winnipeg ou Québec-Hearst. Envisage-t-on de permettre à Ontario Northland, qui sauf erreur a exploité cette ligne, à prendre . . . en fait cette compagnie a exploité la ligne de Hearst à Cochrane mais est dans l'incapacité d'assurer le service jusqu'en Abitibi au Québec. Envisage-t-on quand même de lui permettre de prendre également en charge ce corridor?

**M. Roberts:** Ontario Northland assure le service de Hearst à Kapuskasing.

**M. Peters:** Il faudrait alors . . .

**M. Roberts:** Et Via a la responsabilité pour le restant de la ligne. Les demandes d'abandon ont été faites par les compagnies précédentes, le Canadien National et le Canadien Pacifique, mais cela ne touchait en fait que les demandes de subvention. Il fallait que la compagnie de chemin de fer fasse une demande d'abandon pour obtenir le subventionnement de services.

La Commission canadienne des transports vient de terminer une étude quinquennale des services entre Cochrane et Québec, c'est-à-dire le service de l'Abitibi qui va jusqu'à Cochrane. De nouveaux horaires et de nouveaux services sont mis en place. Via n'a donc pas fait de demande supplémentaire d'abandon. La demande d'abandon était déjà là en vertu de la loi nationale des transports de 1967.

**M. Peters:** Avez-vous pensé à de nouveaux types de matériel ferroviaire pour les passagers? Je pense à ces régions où vous avez trois ou quatre passagers sur 100 milles puis trois ou quatre autres sur les 100 milles suivants et où la population ne connaîtra vraisemblablement pas de croissance importante. Faire circuler sur ces lignes un train de voyageurs n'est pas vraiment la solution.

Avez-vous pensé à d'autres solutions? L'utilisation des autorails *Budd* a connu un certain succès. Je suppose que cela s'applique à de nombreuses régions du Canada. A-t-on étudié la possibilité d'un concept totalement neuf pour ces régions?

**M. Roberts:** Nous étudions deux possibilités, monsieur Peters. Tout d'abord nous avons reçu en héritage du Canadien National et du Canadien Pacifique 90 autorails diesel *Budd*, mais le moteur de ces voitures nous pose des problèmes. Il s'agit d'un moteur d'autobus, et il a posé bien des problèmes aux compagnies de chemins de fer.

[Text]

Really, what we will have by March of next year will be four cars under test with new power plants; and really what we want to do is upgrade the rail diesel cars to make them more reliable and more attractive to the travelling public.

The second possibility is that the British have developed a self-propelled car built from two bus bodies. It is British Railways that have put these together, and that is under test at the moment. But it is a car that would cost about one-quarter of the Budd car, about \$350,000 compared to about \$1.3 million for a new Budd car. So that is the other possibility.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Peters.

Mr. Darling.

**Mr. Darling:** Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Roberts, I am certainly delighted to see you here again. I recall that shortly after VIA Rail was formed, I had the privilege of meeting you with a colleague of mine, and you will probably remember his name—Mazankowski.

Certainly I am very interested in the passenger rail service as I represent a riding which does not have the Toronto International Airport or the Ottawa Airport or even the Cornwall airport: Parry Sound-Muskoka; and I am just wondering what VIA Rail is doing in these areas which have no hope of ever having an air service. Certainly rail service is important there.

You pointed out that a great majority of Canadians are using automobiles because the air service is not available—and I had better watch what I say. I have to drive, come hell or high water, dirty weather, snow and all the rest, to my riding of Parry Sound-Muskoka, 500 miles a week. But I have nothing to say about that because I do not expect a railway to be built through Algonquin park for me.

But I am just wondering; in these areas, such as Muskoka—and there is a main line running there from Toronto to North Bay; and I am not sure what my colleague from Timiskaming had in mind when he said, "Take the trains off from Toronto to North Bay"—but anyway I am just wondering what can be done because here we are with railway stations being closed there.

Now I am well aware that the stations are owned by the CNR on that particular line and also that rail stations have been closed on the other, the CP and the CN over in the Georgian Bay area. And here are some files that are just filled with letters from mayors and reeves who, needless to say, are very unhappy. Three fair-sized towns, Huntsville, Bracebridge and Gravenhurst, are to have their stations closed down, and the CNR, of course, are lily-white now because they say they are not their stations, that it is up to VIA Rail.

I believe Mr. Campbell, the vice-president of marketing, is here. Does "marketing" mean getting business for the area and speeding things up, or closing down or reducing the

[Translation]

D'ici mars l'année prochaine, nous aurons quatre autorails avec de nouveaux moteurs à l'essai; et notre objectif est d'améliorer ces voitures diesels pour qu'elles deviennent plus fiables et gagnent la confiance du public.

Deuxièmement, les Britanniques ont mis au point une voiture autopropulsée construite à partir de deux autobus. Ce sont les chemins de fer britanniques qui ont la responsabilité de cette réalisation, et les essais ont lieu en ce moment. Cette voiture coûterait environ un quart du prix des voitures *Budd*, c'est-à-dire environ \$350,000 alors que la *Budd* coûte environ 1.3 million de dollars. C'est l'autre possibilité.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Peters.

Monsieur Darling.

**M. Darling:** Je vous remercie infiniment, monsieur le président.

Monsieur Roberts, je suis enchanté de vous voir de nouveau parmi nous. Je me souviens que peu de temps après la création de VIA Rail, j'ai seul le privilège de vous rencontrer avec un de mes collègues et vous devez certainement vous souvenir de son nom: Mazankowski.

Les services voyageurs des chemins de fer m'intéressent certainement puisque je représente une circonscription qui n'a ni l'Aéroport international de Toronto ni l'Aéroport d'Ottawa ni même l'Aéroport de Cornwall: Parry Sound-Muskoka; et je me demande quelles sont les intentions de VIA Rail pour ces régions que les compagnies aériennes ne desserviront jamais. Les services ferroviaires y sont très importants.

Vous avez dit que la grande majorité des Canadiens utilisaient leur voiture parce que le service aérien était inexistant—je ferais mieux de faire attention à ce que je dis. Qu'il tombe des cordes, que le temps soit bouché, que la tempête de neige fasse rage, je n'ai que ma voiture pour me conduire à Parry Sound-Muskoka, 500 milles par semaine. Mais, je ne peux pas me plaindre car je ne peux pas compter qu'on fasse passer une ligne de chemins de fer pour moi à travers le Parc Algonquin.

Mais je me demande: dans des régions comme Muskoka—et il y a une ligne principale qui va de Toronto à North Bay; et je ne sais pas très bien où voulait en venir mon collègue de Temiskaming lorsqu'il a dit: «Supprimez les trains entre Toronto et North Bay»—je me demande ce qu'on peut faire au sujet des gares qu'on est en train de désaffecter dans ces régions.

Je sais parfaitement que les gares de cette ligne appartiennent au CN et que les gares de l'autre ligne du CP et du CN dans la région de la Baie Georgienne ont également été désaffectées. Et nous nous retrouvons avec des dossiers remplis de lettres en provenance de maires et d'échevins qui, il va sans dire, ne sont pas très contents. Les gares de trois villes de taille honorable, Huntsville, Bracebridge et Gravenhurst doivent être fermées, et le CN, bien entendu, nous dit être en l'occurrence blanc comme neige puisque ces gares ne lui appartiennent plus et qu'elles sont la responsabilité de VIA Rail.

Je crois que M. Campbell, le vice-président des services de commercialisation est présent. Est-ce que «commercialisation» veut dire promouvoir le commerce dans cette région et faire



[Texte]

service? I am just wondering what you have in mind in that particular area.

• 1605

I talked to the vice-president of the CNR and he was certainly very, very sympathetic to it, but said, "Well, it is not our baby any more. It is up to VIA rail". Now, CNR, I know can charge you an arm and a leg for the facilities they have in those stations but you are going to kick like a steer and say you will not pay it and thereby close them down. Now, I am just curious what you have in mind in that area.

**Mr. Roberts:** All right, Mr. Darling. There is a program, by CN, in Ontario including your territory where they are trying to eliminate agents. This does not mean that the station will be closed down as such. The agent will be removed. One of the roadblocks that we have in our way at the moment is the acquisition of stations from Canadian National and Canadian Pacific. These are roadblocks because for some reason or other CN and CP are not anxious to conclude deals with VIA on the transfer of ownership of some of these stations. One of the problems is that until we own those stations, there is not very much we can do about it.

We are putting pressure on them now, but I can assure you, Mr. Darling, that although Canadian National is making application, I guess, to the CTC to remove the agent, the station will still be open. What we are going to have to do in VIA is make sure that the passenger is properly accommodated where there are passengers being handled and we are going to have to determine just what type of station, shelter or whatever we require to give service to the public but I think you have touched on a point, Mr. Darling, where our policies and our priorities in this country are not properly placed.

I have some numbers here on the moneys that we are spending on highways in Canada. In 1976, which is the last year for which we have statistics, we spent in Canada \$4.449 billion on our highway system. The total revenues derived from the highway system including all of the revenues that you can attribute to the highway system, including fuel taxes and licences and everything else, amounted to \$2.216 billion for 1976. That means that there was a deficit on our highway system of \$2.232 billion for 1976 and this is only the moneys that we spent in 1976 minus the revenues that we got from the highway system. We had a deficit of \$2.232 billion. This is getting worse year by year.

I would suggest, Mr. Darling, although the Province of Ontario has probably done more than any other province in Canada to look to public transportation to see if they can get their priorities straight, that some of these moneys are going to have to be diverted if we are going to build a local rail service in the province. I think we are going to have to make the step that the United States made. There the law provides for an agreement between Amtrack and the states for supplemental rail services in the United States. And although VIA, under its mandate now, can arrive at agreements with the provinces, the provinces, of course, are reluctant to take that step. But somehow or other I think we are going to have to start

[Traduction]

accélérer le processus, ou fermer les gares et réduire le service? Je me demande simplement quel est votre plan pour cette région.

J'en ai parlé au vice-président du CN, qui m'a prêté une oreille très compatissante, mais qui m'a répondu que ce n'était plus son affaire, que c'était celle de VIA Rail. Je sais que le CN peut vous demander les yeux de la tête pour le matériel contenu dans ces gares. Vous ruerez dans les brancards, vous refuserez de payer et on les fermera. Je serais curieux de connaître vos intentions.

**M. Roberts:** Le CN a pour l'Ontario, y compris votre territoire, un programme de réduction du nombre de ses agents. Cela n'implique pas pour autant la fermeture des gares. Seuls les agents disparaîtront. Un des obstacles sur notre route en ce moment est justement l'acquisition de ces gares appartenant au Canadien National et au Canadien Pacifique. Pour une raison ou pour une autre, ni le CN ni le CP ne semble vraiment désireux de conclure avec VIA une transaction de vente pour certaines de ces gares. Tant que nous ne serons pas propriétaires de ces gares, nous ne pouvons pas faire grand-chose.

Nous exerçons des pressions, mais je peux vous assurer, monsieur Darling, que bien que le Canadien National ait l'intention, je suppose, de faire une demande auprès de la CCT l'autorisant à retirer ses agents, ces gares resteront ouvertes. Il nous faudra nous assurer que les voyageurs ne souffrent d'aucun inconvénient et déterminer quel genre de gare ou d'abri pourra assurer le service au public. Vous avez touché du doigt un problème, monsieur Darling, où il y a confusion dans les politiques et les priorités de notre pays.

J'ai quelques chiffres relatifs aux sommes consacrées au réseau routier canadien. En 1976, dernière année pour laquelle nous ayons des chiffres, le Canada a consacré 4.449 milliards de dollars à son réseau routier. Les recettes totales attribuables à ce réseau routier, y compris les taxes sur les carburants, les plaques d'immatriculation, etc., se sont montées à 2.216 milliards de dollars en 1976. C'est-à-dire que notre réseau routier a connu un déficit de 2.232 milliards de dollars en 1976 et il ne s'agit que des sommes dépensées en 1976 moins les recettes pour la même année. Le déficit a été de 2.232 milliards de dollars. Cela expiré d'année en année.

Monsieur Darling, bien que la province de l'Ontario ait certainement plus fait que toute autre province au Canada au niveau de ses priorités en ce qui concerne les services de transport public, j'estime qu'il est nécessaire de réorienter une partie de ces dépenses si cette province souhaite avoir un véritable service ferroviaire local. Il va nous falloir imiter les États-Unis. La loi y prévoit une entente entre Amtrack et les états visant à la mise en place de services ferroviaires complémentaires aux États-Unis. Et bien que VIA soit autorisé à signer des accords avec les provinces, celles-ci sont naturellement peu enclins à le faire. Et d'une façon ou d'une autre, je crois que nous allons devoir commencer à suivre une certaine

[Text]

rationalizing the way we are spending money on transportation infrastructure in Canada.

[Translation]

logique dans nos investissements d'infrastructure des transports au Canada.

• 1610

What burns me is that we are here today on \$231 million on the Main Estimates for payments by the government to railway services. But those payments, I would suggest, are on a going-concern basis. It means that all the investments that have been made in railway infrastructure, track, and all the rest of it, all those carrying charges are charged against our system. And since those services were part of Canadian National and Canadian Pacific, which are going concerns, railway passenger services have been charged with everything that a going concern is charged with. But the numbers that I just read for highway expenditures in 1976 are on a sink-cost basis, which means that every dollar that has been spent prior to this year is not accounted for; it is forgotten about. We only assessed what we spend this year, minus the revenues that we derived this year. And somehow or other we are going to have to get our priorities straight.

The problem right now, as I see it, is that really there is no one body that is responsible for transportation in Canada. The federal government is responsible for air and rail, and the provinces are responsible for highways. And somehow or other, Mr. Darling, in order to satisfy your territory and many other territories in this country, there is going to have to be some joint discussions and joint development of our transportation services. What I am saying is what we need is some basic transportation planning in this country.

**Mr. Darling:** I only have one little question.

**The Chairman:** A very brief one, Mr. Darling.

**Mr. Darling:** Now, after all, that was part of the President's statement that Mr. Lumley would not let him have to start.

**Some hon. Members:** Oh, oh!

**The Chairman:** Order, order.

**Mr. Darling:** One brief thing I want for the record. First of all, it is a wonder you did not put that pitch in, Mr. Roberts, and that is the amount of money spent on airports. You forgot to put that in.

I am wondering about these stations that you are making deals with on the CN and CP. They are not exactly being Santa Claus. Have they got a gun to your head and saying all right there is the station at that location; you need it and we want  $x$  number of dollars. The railroad, in the last few years, no matter what they have, they figure it is gold encrusted and they want an arm and a leg for it.

**Mr. Roberts:** We have an agreement in principle.

**Mr. Darling:** Yes, but I mean money.

**Mr. Roberts:** What we are to pay for the stations are the net book value of the station, which appears to be a reasonable approach.

Ce qui me gêne terriblement, c'est que nous sommes aujourd'hui devant un budget principal de 231 millions de dollars, qui sont payés par le gouvernement aux services de chemins de fer. Mais ces paiements ne sont pas exceptionnels, ils sont permanents. Je veux dire que tous les investissements qui ont été faits dans l'infrastructure ferroviaire, les rails, etc., tous ces frais permanents sont facturés à notre système. Et puisque ces services faisaient partie du Canadien National et du Canadien Pacifique, qui sont des entreprises permanentes, les services de transport des voyageurs par rail se sont vu obligés de payer toutes les factures de l'ensemble de l'entreprise. Mais les chiffres que je viens de lire au sujet des dépenses faites en 1976 pour les routes, sont des investissements à fonds perdus, si bien que tout l'argent qui a été dépensé avant cette année n'est pas comptabilisé; on l'oublie. Nous avons uniquement évalué nos dépenses de cette année, moins les revenus. Mais il va bien falloir que nous finissions par décider de nos priorités.

A mon avis, notre problème c'est qu'il n'existe pas à l'heure actuelle une entité responsable de tous les transports au Canada. Le gouvernement fédéral est responsable du transport aérien et ferroviaire, et les provinces sont responsables des routes. Et pour satisfaire votre territoire, monsieur Darling, et un grand nombre d'autres territoires du pays, nous allons devoir nous décider à discuter tous ensemble de l'expansion de nos services des transports. Ce qui manque le plus, c'est une planification fondamentale des transports.

**M. Darling:** Une question très courte.

**Le président:** Très rapidement, monsieur Darling.

**M. Darling:** Après tout, le président a bien dit que M. Lumley ne voulait pas le laisser commencer.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** A l'ordre, à l'ordre.

**M. Darling:** Très rapidement, je tiens à dire cela. Pour commencer, monsieur Roberts, je m'étonne que vous n'ayez pas donné l'argument de l'argent dépensé pour les aéroports. Vous l'avez oublié.

Je m'interroge sur ces gares au sujet desquelles vous vous mettez d'accord avec le CN et le CP. On ne peut vraiment pas dire que ces compagnies jouent au Père Noël. Est-ce qu'elles vous ont mis au pied du mur, est-ce qu'elles vous ont dit: Bon, il y a une gare à tel endroit, vous en avez besoin et nous voulons tant d'argent. Depuis quelques années, quand les chemins de fer ont quelque chose, peu importe ce dont il s'agit, ils voudraient nous faire croire que c'est plaqué or, et ils en exigent les yeux de la tête.

**M. Roberts:** Nous avons signé une entente de principe.

**M. Darling:** Oui, mais je parle d'argent.

**M. Roberts:** Nous avons l'intention de payer ces gares à leur valeur nette sur le papier, ce qui semble raisonnable.



[Texte]

**Mr. Darling:** All right. And what about the money on the ...

**The Chairman:** Thank you, Mr. Darling.

**Mr. Darling:** No, but how about the money on the airports and all that? That is a good thing to get on the record. Mr. Roberts?

**The Chairman:** I think the President of VIA Rail cannot really be expected to tell us how much is spent on airports.

**Mr. Darling:** It is over \$1 billion I understand.

**The Chairman:** Yes, thank you.

M. Roy, député de Laval.

**M. Roy (Laval):** Merci, monsieur le président.

Je voudrais d'abord féliciter M. Roberts, pour son court exposé, pour son dynamisme aussi, son enthousiasme et son efficacité. Je pense que le contenu de sa présentation qui traite de l'amélioration des services à ce jour, reflète également une amélioration concernant personnel. Cela est un fait et se traduit par une augmentation dans le nombre des passagers. Je pense que pour ces objectifs-là, monsieur Roberts, vous êtes fatalement dans la bonne voie, grâce, comme je le signalais à l'instant, à votre dynamisme et à votre enthousiasme.

• 1615

Monsieur Roberts, vous nous avez mentionné les améliorations qui ont été faites au niveau des services, au niveau de l'équipement, au niveau de la rénovation des wagons et, également, de l'intégration des services avec Air Canada; je pense que c'est une chose excellente au point de vue des réservations, tout cela se situant aussi dans le cadre de la politique de l'économie d'énergie.

Si l'on considère tous ces objectifs-là qui sont certainement bien au point, il semble qu'il y a autre chose qui ait été changée tout récemment sur les distances un peu plus courtes. On nous a affirmé qu'aujourd'hui, aucun billet ne sera fait par VIA Rail s'il coûte moins de \$8. Un exemple concret: un passager qui utilisait le train aller-retour entre Alexandria et Ottawa, (ou encore Alexandria et Montréal), et dont les tarifs étaient de \$5 précédemment, depuis le 19 novembre le prix du billet est passé de \$5 à \$8, soit une augmentation de près de 60 p. 100. Et si l'on considère que toute augmentation a une influence assez considérable au niveau des usagers, répercussion qui va se refléter au niveau de l'augmentation, ceci conformément à une lettre qui vous a été envoyée et dont j'ai reçu copie, lettre en date du 15 novembre ... and I am going to recall from this letter from that we protest the proposed increase in the VIA fares between Alexandria and Montreal, Côteau and Montreal:

There are a considerable number of regular daily users of this service who will be penalized by the extra burden. Since this is the only public transportation between Alexandria and Montreal, we feel that a fare increase will discriminate against us we object strongly to the increase.

[Traduction]

**M. Darling:** Bon, mais qu'en est-il ...

**Le président:** Merci, monsieur Darling.

**M. Darling:** Non, mais l'argent dépensé pour les aéroports, par exemple? Il serait bon que nous le sachions. Monsieur Roberts?

**Le président:** Vous pouvez difficilement vous attendre à ce que le président VIA vous dise combien d'argent est dépensé dans les aéroports.

**M. Darling:** Je crois que cela dépasse le milliard.

**Le président:** Oui, merci.

Mr. Roy, the hon. member for Laval.

**Mr. Roy (Laval):** Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I would like to congratulate Mr. Roberts on his short presentation and also for being so dynamic and efficient and for showing such enthusiasm. He told us about the improvement of services to date, and I believe this reflects and improvement concerning personnel. This is a fact and it has caused the number of passengers to rise. In this field, Mr. Roberts, you can hardly be wrong, owing, as I said, to your dynamism and enthusiasm.

Mr. Roberts, you said that improvements have been made in services, equipment, the renovation of cars, and the integration of your services with those of Air Canada. This is excellent for reservations and is in keeping with the energy saving policy.

Keeping in mind these objectives well-defined, it seems that another change has recently affected short-distance fares. We were told today that from now on, VIA rail will not issue tickets under for trips costing less than \$8. I will give you an example: the round trip between Alexandria and Ottawa—or else Alexandria and Montreal—used to cost \$5; as of November 19, the price went from \$5 to \$8, which is an increase of almost 60 per cent. And we must consider what an impact this has on the users, because it is the users who are going to bear the brunt. Regarding this a letter was sent to you and I have received a copy; it is dated November 15 ... je vous lis un passage de cette lettre où nous protestons contre l'augmentation des tarifs de VIA Rail entre Alexandria et Montréal, entre Côteau et Montréal:

Un grand nombre de passagers utilisent chaque jour ce service et vont souffrir de cette augmentation. Étant donné qu'il s'agit du seul moyen de transport public entre Alexandria et Montréal, nous voyons dans cette augmentation une discrimination. Nous nous opposons très fermement à cette augmentation.

*[Text]*

J'ai ici une pétition qui a été signée par des usagers sur ce corridor, et que j'ai mentionné plus tôt, usagers qui ne peuvent pas faire face à une augmentation de 60 p. 100 des tarifs. Il me semble que c'est une discrimination envers ces usagers de VIA Rail et il me semble que cette politique-là va à l'encontre des objectifs que vous poursuivez à savoir améliorer le service pour avoir plus de clientèle, mais de plus cela va à l'encontre de la politique d'économie de l'énergie.

J'aimerais avoir, monsieur Roberts, vos commentaires concernant cette augmentation sur des courtes distances. J'ai parlé de l'itinéraire Alexandria-Montréal, c'est la même chose entre Saint-Hyacinthe et Montréal. Vous pouvez me répondre que c'est un peu comme le taxi, il existe un tarif minimum et on opère de cette façon-là... Il me semble qu'une société d'État doit considérer d'autres facteurs. Il s'agit des services au public. Il n'existe pas d'autre façon pour les personnes d'Alexandria de voyager, sinon que par le train VIA Rail. Du jour au lendemain on augmente les tarifs de 60 p. 100. Il me semble que cela mérite une justification ou au moins une explication, monsieur Roberts.

**M. Roberts:** Monsieur Roy, juste pour préciser un point. Entre Alexandria et Montréal, vous avez dit que le tarif était passé de...

**M. Roy (Laval):** De \$5 à \$8.

**M. Roberts:** Cinq dollars à huit dollars, d'Alexandria à Ottawa?

**M. Roy (Laval):** D'Alexandria à Ottawa.

**M. Roberts:** C'est une distance de 54 milles. Le mandat de VIA Rail, monsieur Roy, n'inclut pas les services de banlieues. Premièrement.

• 1620

Deuxièmement, notre mission c'est d'améliorer les services voyageurs au Canada et de s'assurer que les coûts pour le gouvernement sont diminués.

Il y a bien des endroits au Canada où quand on améliore nos services inter-cités, près de grandes villes, les gens commencent à se servir de ces services et l'augmentation de la clientèle exige, à long terme plus d'équipement sur le train. Prenons le cas de Sherbrooke à Montréal. On part de Sherbrooke puis on s'en va à Montréal. Des gens vont monter sur ce train-là tout le long du trajet. Et si on a une gare qui est près d'un grand centre les gens commencent à se servir de ce service comme un service de banlieue pour aller au travail puis revenir du travail, alors, cela nous oblige à augmenter le matériel roulant sur le train pour prendre soin des gares qui sont plus près des gros terminus. Alors, il y a du matériel roulant dont on se sert pour un petit bout du trajet, pour le reste du trajet le matériel roulant ne sert pas. Il y a plusieurs endroits où on transporte un wagon sur une distance de deux cents milles et plus pour ne s'en servir que sur une courte distance de vingt milles ou vingt-cinq milles.

Alors, voici ce qu'on a fait avec les tarifs de VIA. On a augmenté le tarif minimum sur un train à \$4. Et ce qu'on a également fait...

**Une voix:** C'est pour l'excursion cela...

*[Translation]*

I have here a petition which was signed by the users of that line, who cannot will not be able to withstand an increase of 60 per cent. To me, this measure discriminates against these VIA users rail and this policy goes against your objective's, which is to improve service and drawn a larger number of passengers. Moreover, it goes against the energy conservation.

Mr. Roberts, what do you think about this increase in short-distance fares? I gave you Alexandria-Montreal as an example, but the same thing goes for the Saint-Hyacinthe-Montreal run. You can tell me that it operates like a taxi, that there is a minimum rate, but it seems to me that a state corporation must take other things into account. This is a public service. There is no other way to travel between Alexandria and Montreal: VIA rail is the only way. And quite suddenly, the rate goes up 60 per cent. Mr. Roberts, I think that this warrants justification or at least an explanation.

**Mr. Roberts:** Mr. Roy, a point of clarification. Between Alexandria and Montreal you said that the rate went from...

**Mr. Roy (Laval):** From \$5 to \$8.

**Mr. Roberts:** Five to eight dollars, from Alexandria to Ottawa?

**Mr. Roy (Laval):** From Alexandria to Ottawa.

**Mr. Roberts:** And that is 54 miles. First of all, Mr. Roy, VIA rail is not there to serve commuters.

Secondly, our mission is to improve passenger service across Canada and reduce costs to government.

In many parts of Canada, when we improve intercity service around large cities, people begin making greater use the services and the resulting expansion of an clientele eventually makes it necessary to put more equipment on the train. Take the case of the Sherbrooke-to-Montreal run. You leave Sherbrooke to go to Montreal. People get on the train all along the line. If there is a station close to an urban centre, people will start using the train to commute back and forth to work, which means we have to expand rolling stock on the train to meet the needs of stations closer to the main terminal. We thus have rolling stock that is used for only a small part of the run and is idle the rest of the time. There are many places where we have to transport a car for 200 miles so we can use it for 20 or 25 mile part of the run.

This is what we have done with VIA fares. We have increased the minimum fare to \$4. We have also...

**An hon. Member:** That is the excursion fare.



[Texte]

**M. Roberts:** ... on a établi des excursions, dont le tarif serait 1½ aller-retour. Mais réellement avec un minimum de \$4 une excursion de 1½ revient à \$5 alors le tarif dans un sens revient à \$2.50. Ce que l'on a fait au sujet du nouveau tarif le 19 novembre, on n'a pas augmenté le taux; on a décidé que le tarif minimum pour l'excursion serait de \$6. Alors, pour le même tarif de \$4, si le tarif minimum est de \$6, tu augmentes cela de \$2, ça fait \$8, puis la moitié de cela c'est \$4.

**M. Roy (Laval):** Monsieur le président, je voudrais bien poser d'autres questions, c'est que les réponses sont longues. Ma question était longue aussi, mais ...

**The Chairman:** This is your last one.

**Mr. Roy (Laval):** I will be brief.

**The Chairman:** I am sure that the members appreciate the dialogue but time is running out.

**M. Roy (Laval):** Je pense que M. Roberts déplace le problème. Je ne vous demande pas d'ajouter des trains et d'ajouter de l'équipement. Il s'agit d'un transport entre Montréal et Ottawa, via Alexandria. Le train passe là régulièrement. Ces trains-là sont utilisés à peu près à 40 p. 100, et lorsque je vous dis que les personnes qui utilisent cette voie-là sont dans l'obligation d'assumer une augmentation du jour au lendemain de 60 p. 100, c'est véridique. Que vous ayez changé votre politique pour l'excursion et fixé un tarif minimum, c'est peut-être vrai. Mais l'usager, lui, paie 60 p. 100 de plus, pour l'aller retour.

• 1625

**M. Roberts:** Mais est-ce qu'il s'agit de gens qui ont recours au service de banlieue, monsieur Roy?

**M. Roy (Laval):** Ce sont des personnes qui viennent à Ottawa régulièrement.

**M. Roberts:** Régulièrement, à tous les jours.

**M. Roy (Laval):** Oui. Ce sont des usagers du train.

**M. Roberts:** Alors, ils ne sont pas censés avoir droit aux tarifs d'excursion, pas le vendredi.

**M. Roy (Laval):** Ce n'est pas le vendredi. Est-ce que vous convenez, monsieur Roberts, qu'il y eu une augmentation de 60 p. 100 pour le trajet dont je vous ai parlé tout à l'heure, soit de \$5.00 à \$8.00?

**M. Roberts:** Sur le tarif, non, le tarif dans un sens n'a pas augmenté de \$5.00 à \$8.00.

**M. Roy (Laval):** Aller retour, je vous ai mentionné.

**M. Roberts:** Aller retour, c'est juste pour une excursion, ce n'est pas le taux de base.

**M. Roy (Laval):** Le taux de base, monsieur Roberts, les billets sont de \$5.00 aller retour, mais depuis le 19 novembre c'est \$8.00, cela fait 60 p. 100 d'augmentation. Je vous prie de le vérifier.

[Traduction]

**Mr. Roberts:** ... and we have established excursion rates, which would cost one and a third times the regular fare for a round trip. In other words, an excursion costing one and a third times the minimum fare of \$4 would cost \$5, which means the one-way fare would be \$2.50. On November 19, we did not increase the one-way fare; we decided that the minimum fare to which an excursion rate could apply would be \$6. If the minimum one-way fare to which an excursion rate can apply is \$6, the minimum excursion fare would be one and one-third times this, or \$8. Half of this would be \$4, which is the minimum fare for a one-way trip.

**Mr. Roy (Laval):** Mr. Chairman, I have other questions, but the answers have been somewhat lengthy. My question was lengthy was well, but ...

**Le président:** Ce sera votre dernière question.

**M. Roy (Laval):** Je serai bref.

**Le président:** Je suis certain que les députés trouvent l'échange intéressant, mais il ne nous reste pas beaucoup de temps.

**Mr. Roy (Laval):** I think that Mr. Roberts is shifting the problem. I am not asking him to add trains or equipment. I am referring to passenger service between Montreal and Ottawa, via Alexandria. These trains have a usage rate of 40 per cent. What I am telling you is that people using that line had to submit, without warning, to a fare increase of 60 per cent. It may well be that you have changed the minimum fare to which excursion rates can apply. But the user has to pay 60 per cent more for a round trip ticket.

**Mr. Roberts:** But do these people use the train to commute, Mr. Roy?

**Mr. Roy (Laval):** These are people who come to Ottawa regularly.

**Mr. Roberts:** Does regularly mean every day?

**Mr. Roy (Laval):** Yes. They are the people who use the train.

**Mr. Roberts:** They should not be allowed the excursion rate, not on Friday

**Mr. Roy (Laval):** I am not talking about Friday. Do you admit, Mr. Roberts, that the fare on the line I referred to increased from \$5 to \$8, or by 60 per cent?

**Mr. Roberts:** No, not the fare. The one-way fare did not increase from \$5 to \$8.

**Mr. Roy (Laval):** I was referring to the round trip.

**Mr. Roberts:** The round trip is only for excursions; it is not the basic fare.

**Mr. Roy (Laval):** The basic fare is this, Mr. Roberts. Round trip tickets which cost \$5 were increased to \$8 on November 19. This is a 60 per cent increase. I would like you to look into this.

## [Text]

**M. Roberts:** Non, je ne discute pas, mais ce que je suis en train de dire c'est que le tarif n'a pas augmenté de \$5.00 à \$8.00, l'excursion peut-être.

**M. Roy (Laval):** Appelez cela comme vous voulez, monsieur, l'usager qui va . . .

**The Chairman:** I am sorry, Mr. Roy, you two gentlemen are going to have to resolve . . . I will put you down for the second round.

Mr. Reid.

**Mr. Reid (St. Catharines):** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Roberts, may I first of all join in the appreciation of the members here for the opportunity of meeting you and speaking to you about a matter that is very important to the real economy of the nation as a whole.

I note your preliminary comments. By reason of the interest in this subject and in transport generally, statements like this could have been—particularly as we are now forced to rush through and ask questions on it without having had much of an opportunity of perusing it—as I note that the last time you attended before this Committee was in September, 1977, I would hope, Mr. Chairman, that that opportunity will come more frequently as the months go by in the future.

**The Chairman:** I cannot assure that, but I can assure you that it will be regular.

**Mr. Reid (St. Catharines):** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Roberts:** And by the way, we would appreciate that too, Mr. Reid.

**Mr. Reid (St. Catharines):** I would recognize that too, Mr. Roberts. Let me put it this way: in your statement you have indicated—and we all join with you in this—your concern for energy conservation, your concern for upgrading the equipment, and you have given an improved status picture, as I read from the report in the statement, over the operations of years ago.

But, you have started on the important aspect, as you have pointed out on page 5, where you said:

We must do some transportation planning.

As a new member of this Committee, my first question is: Why now? Why not last year and why not five years ago, why not ten years ago, when you are dealing with systems as important as this? Why are we starting to do some transportation planning? And if there was any before, what planning was done in previous years?

If I might—because I do not want to take up all my time in the response, Mr. Chairman—if so, there has been a considerable amount of emphasis placed on the expenditures for other modes of transport, such as air, such as motor vehicle traffic. It would seem to me that it would be in their mutual interest that there be that necessary coordination of all transportation modes. What has taken place in the past to coordinate with the air and motor vehicle traffic of mass transportation?

**Mr. Roberts:** I am afraid that not much coordinated planning has gone on, in my opinion. As I said, the federal government has been responsible for the air system and has done a tremendous job, I think, of building a good air system

## [Translation]

**Mr. Roberts:** I am not disputing that. What I am trying to say is that the basic fare did not increase from \$5 to \$8, but that the excursion fare might have.

**Mr. Roy (Laval):** Call it what you will, sir, it is the user who will . . .

**Le président:** Je regrette, monsieur Roy, mais il va falloir que je vous inscrive au deuxième tour.

Monsieur Reid.

**M. Reid (St. Catharines):** Merci, monsieur le président. Monsieur Roberts, je voudrais me joindre aux autres députés pour dire que je suis ravi d'avoir l'occasion de faire votre connaissance et d'aborder avec vous cette question qui est essentielle à l'économie du pays.

J'ai pris note de votre déclaration préliminaire. Je constate que vous n'avez pas comparu devant le comité depuis septembre 1977. Étant donné l'importance des transports ferroviaires et autres, j'espère que nous aurons le temps de poser des questions et approfondir le sujet.

**Le président:** Je ne peux rien vous garantir, mais je vous assure que nous nous réunirons plus souvent.

**M. Reid (St. Catharines):** Merci, monsieur le président.

**M. Roberts:** A propos, monsieur Reid, cela ferait notre affaire à nous aussi.

**M. Reid (St. Catharines):** J'en suis persuadé, monsieur Roberts. Dans votre déclaration préliminaire, vous parlez de la conservation de l'énergie, de la modernisation de l'équipement et de l'amélioration de votre situation par rapport au passé.

A la page 5, vous parlez de l'aspect le plus important. Vous dites:

Il nous faut planifier.

A titre de nouveau membre du comité, je voudrais vous demander: pourquoi maintenant? Pourquoi pas l'année dernière, ou il y a cinq ou 10 ans? C'est un secteur extrêmement important. Pourquoi ne faisons-nous que commencer? Et si on faisait de la planification avant, pourriez-vous me la décrire?

Je ne veux pas que la réponse soit excessivement longue, mais je voudrais signaler qu'on insiste beaucoup sur le coût des autres moyens de transport: les transports aériens, par exemple, ou les transports par véhicules motorisés. Il me semble qu'il serait avantageux de coordonner les divers moyens de transport. Quelles mesures avez-vous prises pour coordonner les transports en commun, les transports aériens et le transport par véhicule motorisé?

**M. Roberts:** A mon avis, il n'y a pas eu beaucoup de coordination. Comme je l'ai dit, le gouvernement fédéral, qui a toujours été responsable des transports aériens, a doté le Canada d'un réseau de transport aérien tout à fait excellent.



## [Texte]

for Canada. The provinces have been responsible for the road system. An awful lot of money has gone into our road system and it was for expenditures that were required. There is no doubt about it. But, that planning has not been coordinated.

As far as the railways were concerned, they were responsible for rail-passenger services, and since they were losing money, they did not invest—as I said in my opening statement. But if we look at what is going on in other countries where the government is responsible for all modes there has been some integrated transportation planning, and I think that is what we have to learn in North America. The United States has started this in that there has been some planning between Washington, New York and Boston, for instance. They are going to build a rail corridor rather than rely on highways and air. I think that we have to do the same, but I think we are going to have to change our approach to things, and rather than build things for a perceived need we are going to have to do some integrated transportation planning. I do not know if that answers your question, Mr. Reid.

• 1630

**Mr. Reid (St. Catharines):** Mr. Chairman, I think we can build from that, but let me use a specific. You did mention the desirability of planning with regard to certain major traffic areas, and let us talk about the Toronto-Montreal one. Here, in my mind, was a great opportunity for VIA Rail to set an example of a modernistic, contemporary travel mode, and one that would be acceptable to our travelling public. The end result of that, and perhaps you can give a forecast, but the end result of that was not as favourable as it might have been for reason of different mishaps that took place, the turbo problems from time to time. Have we overcome all of whatever deficiencies there might have been and can we now say that the example of the Montreal-Toronto corridor is one that can be used as an example elsewhere?

**Mr. Roberts:** Not the existing Montreal-Toronto corridor, no. You see, what we are up against in rail is because there has not been any development. The last equipment that was bought in Canada, other than the turbo and a few temple cars in southwestern Ontario, were the investments made by Canadian National and Canadian Pacific back in 1954 for transcontinental services. There really has not been a market for the rail-passenger equipment, and therefore there has been no development. One of our basic problems is that there is not equipment available which we can go and buy. It is not like Air Canada or CP Air which has a choice between a French air bus, an L-1011, a Boeing and the DCs, you know. We do not have that available, so everything we do has to be a new development. The LRC for instance, with Bombardier, Alcan and Dofasco, this is a brand new development. As a result of that and a few labour problems, instead of getting LRCs off the production line now, we are going to get them a year from now. That is the forecast now. It is extremely difficult and time consuming. You just do not turn a switch and make things happen.

Really, what we have to do is to decide what we want from rail passenger services and do the necessary development to

## [Traduction]

Les réseaux routiers, par contre, relèvent des provinces, et ils ont coûté fort cher. Là-dessus, il n'y a pas de doute. Mais il n'y a pas eu de coordination entre les deux.

Quant aux chemins de fer, c'était eux qui étaient responsables des services aux passagers. Étant donné qu'ils y perdaient de l'argent, ils n'ont pas jugé bon d'investir. Comme je l'ai dit au début. Si nous regardons ce qui se passe dans d'autres pays où tous les modes de transport relèvent du gouvernement, on a planifié une certaine intégration des moyens de transport; j'estime qu'il nous faut apprendre à faire de même en Amérique du Nord. Les États-Unis ont déjà commencé, Washington, New York et Boston se sont groupés pour faire une partie de la planification. Ils ont déjà songé à construire un couloir ferroviaire plutôt que de s'en remettre uniquement aux autoroutes et aux transports aériens. Je crois qu'il nous faut suivre cet exemple, mais il nous faudrait alors modifier notre approche, il nous faudra plutôt que de construire pour répondre à un certain besoin, intégrer dans une certaine mesure les moyens de transport. Je ne sais pas si cela répond à votre question, monsieur Reid.

**M. Reid (St. Catharines):** Monsieur le président, je crois que c'est un point de départ, mais j'aimerais que nous soyons un peu plus précis. Vous avez mentionné qu'il était souhaitable de planifier pour certaines régions à grande circulation, parlons donc de la région Toronto-Montréal. A mon avis, cette région offre une très bonne occasion à VIA rail d'offrir un moyen de transport moderne et contemporain, un moyen qui soit acceptable aux voyageurs. Le résultat, cependant, et peut-être pourrez-vous me donner vos prévisions pour l'avenir, le résultat n'a pas été aussi favorable qu'on aurait pu l'espérer à cause de divers accidents, les problèmes du turbo de temps à autre. Avons-nous surmonté toutes ces lacunes et pouvons-nous maintenant affirmer que le couloir Montréal-Toronto peut servir d'exemple ailleurs?

**M. Roberts:** Non, le couloir Montréal-Toronto actuel n'est pas un bon exemple. Le problème, dans le secteur ferroviaire, c'est qu'il n'y a eu aucune remise à neuf. La dernière fois que le Canada a acheté de l'équipement, sauf le turbo et quelques wagons temple pour le sud-ouest ontarien, remonte aux investissements du Canadien National et du Canadien Pacifique en 1954 pour le service transcontinental. Il n'y a vraiment eu aucun marché pour l'équipement voyageur et, par conséquent, il n'y a pas eu de remise à neuf. L'un des problèmes fondamentaux, c'est qu'il n'existe aucun équipement à acheter. Ce n'est pas comme Air Canada ou CP Air, qui peuvent choisir entre l'aérobuse français, le L-1011, un Boeing, des DC, etc. Rien de ce genre ne nous est disponible et, par conséquent, il nous faut chercher de nouvelles conceptions. Le LRC, par exemple, de Bombardier, Alcan et Dofasco, voilà de l'équipement à conception nouvelle. Malheureusement, à la suite de problèmes syndicaux, plutôt que d'obtenir les LRC maintenant, nous ne les aurons que dans un an. Ce sont les prévisions actuelles. Tout cela est extrêmement difficile et prend beaucoup de temps. Il est impossible de lever le doigt pour que tout se passe.

En réalité, il nous faut décider ce que nous recherchons dans le service voyageur et ensuite favoriser de nouvelles concep-

## [Text]

bring that about. Now it is going to cost money, but anybody asking me how much money we would need next year... somebody is going to have to tell me what we expect from rail passenger services, and we certainly cannot spend that money over and above what we are spending on air and roads.

**Mr. Reid (St. Catharines):** May I intervene? Mr. Chairman, I recognize that time is going by very quickly and that is why I wanted to intervene.

Money was made available for that Montreal-Toronto route as an example of contemporary travel. I am suggesting to you, Mr. Roberts, that on the international market there are modes of transportation by rail that may or may not have been applicable, I do not know for certain, but on the North American market, I grant you by reason of our trends that we have not kept pace with the railways; internationally, they have. Did they take full advantage of that!

• 1635

I may go quickly and you can respond in time. From there are there experiences that can be used on the other short corridor traffic areas? My concern was basically the railway that linked this country in the beginning and the transcontinentals. What is the progress? And what are your transportation plans for building a trans-Canada, transcontinental rail service that will serve our people from coast to coast and continue to link us as one?

**Mr. Roberts:** Between Montreal and Toronto, I would suggest that we really have not had a rail passenger corridor recently. The moneys that were spent on Turbo were moneys that were spent by United Aircraft and Canadian National. And it was a Turbo experiment. What you are looking at in the longer term is a rail-passenger corridor in places like the Quebec-Windsor corridor, for instance. If rail is going to be a major contributor to the transportation system between Montreal and Toronto, we probably have somewhere in the order of 15 to 20 per cent of the market but rail, if you look at what is going on in Europe and what is going on in places like Britain, you could rely on rail for a awful not more than than. And that is the point but I do not think it is really going to come home to this country until we go to the gas pumps and we cannot get any gas.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reid. Mr. Turner.

**Mr. Turner:** Mr. Roberts, I have heard a lot about you but I have never had the pleasure of meeting you. I do understand from a lot of the boys back home that you were a great boss.

**Mr. Roberts:** Thank you very much, Mr. Turner.

**Mr. Turner:** The boys tell me that the conditions improved so much in the last month...

**The Chairman:** The boys tell him a lot of things.

**Mr. Turner:** ... in fact, I am informed that the difference is as great as day and night. Thank you for this change. And I wish to state that you still have a long way to go and I know with your drive and determination and your officials you will

## [Translation]

tions pour réaliser nos objectifs. Évidemment, cela coûtera de l'argent, mais si quelqu'un me demandait combien nous aurons besoin d'argent l'an prochain... il faudra d'abord qu'on me dise ce que l'on recherche dans le service voyageur; il est évident que nous ne pouvons y consacrer plus d'argent que ce qui est dépensé pour la circulation aérienne et le réseau routier.

**M. Reid (St. Catharines):** Puis-je vous interrompre? Monsieur le président, je me rends compte que le temps passe très rapidement et c'est la raison pour laquelle j'interviens.

De l'argent a été mis à votre disposition pour que le trajet Montréal-Toronto puisse servir d'exemple de mode de transport moderne. Je veux en venir à ceci, monsieur Roberts, sur le marché international, il existe de l'équipement ferroviaire qu'on aurait pu peut-être utiliser ici, je n'en suis pas certain, mais j'avoue que les tendances du marché nord-américain ne nous ont pas poussés à suivre les développements en technologie ferroviaire alors que dans d'autres pays on l'a fait. En a-t-on tiré tout le parti possible!

Je vais y aller rapidement et vous pourrez me répondre en temps. Y a-t-il eu des expériences que l'on pourrait utiliser dans d'autres régions à couloir court? Ce qui m'intéresse particulièrement, ce sont les voies ferrées qui reliaient le pays dès le début et les transcontinentaux. Quel progrès? Quels sont vos plans en ce qui concerne la construction d'un réseau transcanadien, transcontinental qui puisse desservir les citoyens d'un océan à l'autre pour continuer à nous regrouper?

**M. Roberts:** Entre Montréal et Toronto, je dirais qu'il n'y a pas eu récemment de couloir de service voyageur. Ce sont *United Aircraft* et *Canadian National* qui ont dépensé de l'argent sur le projet Turbo. Ce qu'il faut envisager à long terme, c'est un couloir de service voyageur comme par exemple le couloir Québec-Windsor. Si le service ferroviaire doit jouer un grand rôle dans le réseau de transport entre Montréal et Toronto, nous avons probablement environ 15 à 20 p. 100 du marché, mais si l'on songe à ce qui se passe en Europe, si l'on regarde ce qui se passe en Grande-Bretagne, par exemple, on constate que le service ferroviaire pourrait assumer une partie beaucoup plus grande du marché. C'est là toute la question, mais malheureusement, je ne crois pas que les gens le comprendront vraiment jusqu'à ce qu'ils se présentent pour acheter de l'essence et que les réservoirs soient vides.

**Le président:** Merci, monsieur Reid. Monsieur Turner.

**M. Turner:** Monsieur Roberts, j'ai beaucoup entendu parler de vous, mais je n'ai jamais eu le plaisir de vous rencontrer. Les gars chez moi me disent que vous étiez un patron formidable.

**M. Roberts:** Merci beaucoup, monsieur Turner.

**M. Turner:** Les gars me disent que les conditions se sont tellement améliorées au cours du dernier mois,...

**Le président:** Les gars lui disent bien des choses.

**M. Turner:** ... en fait, on me dit que c'est comme la nuit et le jour. Merci d'avoir apporté des changements. Néanmoins, je dois affirmer qu'il vous reste encore bien du chemin à faire, mais je sais qu'avec votre motivation et votre détermination, et



[Texte]

buy the new equipment and if you need money, we will make sure you will get some more money and you will provide Canada with the finest transportation system in the world. And I believe this because I know of your record.

Now, sir, can you tell me how much service with the CNR you have had and in what capacity as an official?

**Mr. Roberts:** I started with Canadian National, Mr. Turner, on November 2, 1939 so I had 40 years railway service as of November 2.

**Mr. Turner:** One year earlier than me, sir.

**Mr. Roberts:** I started as a machinist apprentice and went through the equipment department, I was a master mechanic for a while and a train master and a superintendent of equipment and finally ended up as Vice-President of CN's passenger services and Assistant Vice-President of market development on the freight side of CN and then Vice-President of the St. Lawrence Region before coming to this job on March 1, 1977.

**Mr. Turner:** In your opinion, when you started out and as an official of CNR, was the Grand Trunk Railway, later the CNR, created to make money, lose money or provide a passenger and freight service for all of Canada?

**Mr. Roberts:** The Grand Trunk?

**Mr. Turner:** And the CNR.

**Mr. Roberts:** The CNR was many, many railways, of course. The original railways were set up to make money and then Canadian National was set up as a Crown corporation to be operated on a businesslike basis, I suppose, on a commercial-like basis, yes.

**Mr. Turner:** Are you in charge of passenger service? Did you have anything to do with cutting off passenger trains in the CNR or the deterioration of the equipment and service because this is what happened. All the employees knew what was going on. You deliberately delayed trains; you deliberately downgraded the equipment so that passengers were discouraged and took another method. Did you with other officials have the final say in cutting off trains?

**Mr. Roberts:** In cutting off trains, Mr. Turner?

**Mr. Turner:** Yes.

**Mr. Roberts:** Most trains were under CTC orders in the late sixties and early seventies.

• 1640

**Mr. Turner:** Did you make any recommendations that trains were to be cut off, you and your committee?

**Mr. Roberts:** When I was in charge of rail passenger services for Canadian National, it was decided by Canadian

[Traduction]

celles de vos collaborateurs, vous achèterez du nouvel équipement et si vous avez besoin d'argent, nous allons nous assurer que vous l'obtiendrez et vous pourrez doter le Canada du meilleur réseau de transport au monde. Je le crois sincèrement parce que je connais vos antécédents.

Monsieur, pourriez-vous me dire maintenant combien d'années de services vous avez avec le CN et quel poste supérieur vous avez occupé?

**M. Roberts:** J'ai commencé au Canadien National, monsieur Turner, le 2 novembre 1939; ainsi, au 2 novembre, j'avais quarante années de services avec les chemins de fer.

**M. Turner:** Une année plus tôt que moi, monsieur.

**M. Roberts:** J'ai commencé comme apprenti-machiniste, j'ai passé par le service de l'équipement; j'ai travaillé comme maître mécanicien pendant un certain temps et ensuite comme conducteur et surintendant de l'équipement pour enfin me retrouver vice-président du service voyageur du CN et vice-président adjoint de la promotion du service marchandise de CN et ensuite vice-président de la région du Saint-Laurent, avant d'assumer mon poste actuel le 1<sup>er</sup> mars 1977.

**M. Turner:** A votre avis, lorsque vous avez commencé comme employé chez CN, avez-vous pensé que le *Grand Trunk Railway*, plus tard les chemins de fer nationaux, avait été créé pour faire de l'argent, perdre de l'argent ou fournir un service voyageur et un service marchandises dans tout le Canada?

**M. Roberts:** Le *Grand Trunk*?

**M. Turner:** Et les chemins de fer nationaux.

**M. Roberts:** Les chemins de fer nationaux regroupaient de nombreuses entreprises de chemins de fer, évidemment. Les premières entreprises de chemins de fer avaient été créées pour faire de l'argent lorsque les chemins de fer nationaux ont été constitués en société d'État en vue d'être exploités comme une entreprise commerciale, je suppose, que c'était comme entreprise commerciale, oui.

**M. Turner:** Êtes-vous responsable du service voyageur? Avez-vous eu quelque chose à voir avec la diminution du nombre de trains de voyageurs du CN ou la détérioration de l'équipement et du service, car c'est ce qui s'est produit. Tous les employés savaient ce qui se passait. Vous avez délibérément retardé les trains; c'est à dessein que vous avez laissé l'équipement se détériorer de façon à décourager les voyageurs pour qu'ils prennent d'autres moyens de transport. Est-ce que vous, ou vos collaborateurs, aviez le dernier mot pour retirer des trains?

**M. Roberts:** Pour retirer des trains, monsieur Turner?

**M. Turner:** Oui.

**M. Roberts:** La plupart des trains à la fin des années soixante et au début des années soixante-dix étaient régis par la Commission canadienne des transports.

**M. Turner:** Avez-vous, vous et votre comité, présenté des recommandations en vue de supprimer les trains?

**M. Roberts:** Lorsque je dirigeais les services-voyageurs du CN, cette dernière société a décidé de supprimer le Panorama.

## [Text]

National that the Panorama would come off. There were two trains, two transcontinental trains, one Panorama and one Supercontinental, and there was a reduction because the rail passenger services were coming under subsidy and there was a move to remove some of the, what was considered then, surplus passenger services.

**Mr. Turner:** Were you a part and parcel of that decision?

**Mr. Roberts:** I was certainly General Manager, Passenger, for Canadian National Railways in 1969, Mr. Turner.

**Mr. Turner:** Now the shoe is on the other foot.

Does VIA have a contract with the CNR and CPR railways to repair, inspect in the shop or on the road, the VIA Rail passenger equipment? I am talking about engines and coaches.

**Mr. Roberts:** VIA owns all of the equipment that we now operate and we contract with Canadian National and Canadian Pacific to repair that equipment. Yes.

**Mr. Turner:** What shape was the CNR and CPR passenger equipment in when VIA Rail obtained the same? Now I am talking about coaches and engines.

**Mr. Roberts:** As far as the safety feature, Mr. Turner, and as a railway employee you know what the safety features are, the equipment was in satisfactory condition, in terms of the safety features of the equipment. In terms of the interior condition of the equipment, I would say that Canadian Pacific equipment was poor and the Canadian National equipment was moderate. Let us put it that way. There was some good equipment and not so good equipment in terms of the interior condition of the cars.

**Mr. Turner:** In your opinion, and you know a lot about railroads, how many millions of dollars does VIA Rail need to provide excellent equipment and service across Canada? Can you give me a figure—\$300 million, \$400 million, and over what period? Can you do with \$400 million over five years, \$100 million a year?

**Mr. Roberts:** What we are doing, Mr. Turner, is upgrading our existing equipment. We are spending about \$40 million, per year, upgrading equipment. In my opening statement there is the number of pieces of equipment that have gone through and been completely overhauled. I would say that about half the equipment we now operate has been upgraded over the last four years, but we still have the other half to work on.

Now, in terms of how much money we require for equipment, if you mean new equipment, additional equipment, we will have to determine as a country how much rail services we require, Mr. Turner, before I can answer that question.

**Mr. Turner:** Are you aware that the CNR car department has a much better car department training program than the CPR car department? The employees tell me this.

**Mr. Roberts:** I did know at one time, Mr. Turner, but I could not comment on that now. Both companies had excellent

## [Translation]

Nous avions alors deux trains transcontinentaux, soit le Panorama et le Supercontinental, et on avait décidé de faire une réduction parce que les services-voyageurs étaient subventionnés et l'on voulait supprimer certains services que l'on considérait comme exécutaires.

**M. Turner:** Est-ce que vous avez participé d'une manière quelconque à cette décision?

**M. Roberts:** J'étais très certainement, en 1969, directeur général des services voyageurs pour le CN, monsieur Turner.

**M. Turner:** Maintenant, vous avez changé votre fusil d'épaule.

Est-ce que VIA Rail a passé un contrat avec le CN et le CP pour réparer, inspecter, sur place ou en atelier, le matériel destiné au service voyageur? Je parle des locomotives et des wagons destinés aux voyageurs.

**M. Roberts:** VIA Rail est propriétaire de tout le matériel que nous avons actuellement en service et nous passons le contrat avec le CN et le CP pour les réparations dans ce cas.

**M. Turner:** Quel était l'état du matériel de transport des voyageurs du CN et du CP lorsque VIA Rail a pris le service en charge? Je parle des locomotives et des voitures pour voyageur.

**M. Roberts:** Dans l'optique de la sécurité, monsieur Turner, et un employé de chemins de fer sait quelles sont les mesures de sécurité dans ce domaine, le matériel était dans une condition satisfaisante. Quant au confort, aux conditions à l'intérieur des voitures, je dirais que le matériel du CP était en mauvaise condition et celui du CN dans un état très moyen. Mettons qu'il y avait du matériel qui était bon et il y en avait qui n'était pas en si bonne condition.

**M. Turner:** A votre avis, et vous en savez long sur les chemins de fer, combien de millions de dollars faudrait-il à VIA Rail pour fournir du matériel et un service excellents dans tout le Canada? Pourriez-vous me fournir un chiffre: 300 millions, 400 millions et pour quelle période? Est-ce que 400 millions de dollars vous suffiraient pour cinq ans par exemple?

**M. Roberts:** Monsieur Turner, nous nous occupons de recycler le matériel existant. Nous dépensons environ 40 millions de dollars par an pour l'amélioration de ce matériel et, dans ma déclaration d'ouverture, j'ai indiqué combien de pièces nous avions complètement remis en état. Je dirais que depuis quatre ans, nous avons remis en état environ la moitié du matériel, mais qu'il en reste encore autant à recycler.

Quant à la somme nécessaire pour acheter du nouveau matériel, il faudra que nous décidions au Canada quels sont les services voyageurs dont nous avons besoin avant que je puisse vous répondre, monsieur Turner.

**M. Turner:** Savez-vous que le service des voitures du CN possède un programme de formation beaucoup meilleur que celui du service des voitures du CP? Ce sont les employés qui me l'ont dit.

**M. Roberts:** Je sais que c'était le cas à un moment donné, monsieur Turner, mais je ne sais pas ce qu'il en est actuelle-



[Texte]

apprentice programs. I went through the Canadian National program.

**Mr. Turner:** Can you give me an idea, you may have to give me this later, of how many car men are checking the VIA equipment across Canada and in what terminals and stations and routes? The reason I say this is because I am informed that Stratford, Barrie and Brockville have been notified that the company will close out these stations and remove the entire CNR and VIA personnel. These cities are too large to be dumped like that, but Stratford, the festival city, is the only one that is trying to stop the closure of the station. Stratford will be an outpost station and some personnel and train crews will be stationed at Kitchener effective April 1, 1980. Now, if these stations are closed, who is going to inspect the trains when they go back, freight and passenger?

**Mr. Roberts:** Is this in the agency program of Canadian National, Mr. Turner? I think we would have to make that inquiry of Canadian National.

**Mr. Turner:** I think you should because this is maybe one of our problems. We have gone too far without inspecting the trains.

**Mr. Roberts:** Are you talking about carmen at these particular places?

**Mr. Turner:** That is right. We used to have the operator. That was his job, to look over the train. If these stations are closed, who is going to be in that station to do the work which the operator used to do?

• 1645

**Mr. Roberts:** This applies to all trains.

**Mr. Turner:** That is right. But you run over their tracks, so if he is looking over a passenger train he does the freight as well. It is an extra safety device.

**Mr. Roberts:** We have all kinds of people along the track. If we relied on operators only, then I think we would have a problem. They are just one element.

**Mr. Turner:** That is right.

**Mr. Roberts:** Many people inspect trains along the right-of-way. I think track people do an awful lot of inspection of trains.

**Mr. Turner:** Does VIA Rail obtain from CN and CP an accounting each day of the VIA trains running or station delays, and the number of mishaps or derailments that have cost VIA Rail passenger train delays? Do you get a daily report like we used to?

**Mr. Roberts:** As a matter of fact, now we have a daily report, because part of the agreement with Canadian National and Canadian Pacific is the payment of incentives for on-time performance of passenger trains. This is the way we have been trying to improve our system.

[Traduction]

ment. Les deux sociétés disposent de programmes d'apprentissage excellents et j'ai suivi le programme du CN.

**M. Turner:** Pourriez-vous m'indiquer combien il y a, dans tout le Canada, de préposés aux voitures qui vérifient le matériel VIA et où ils se trouvent: aux terminus, aux gares et sur les parcours? Je pose cette question parce qu'on me dit que la société a indiqué qu'elle allait retirer tout son personnel CN et VIA dans les gares de Stratford, Barrie et Brockville. Ces villes sont trop importantes pour qu'on les laisse tomber ainsi, mais il n'y a que Stratford, la ville du festival, qui essaie d'empêcher qu'on ferme sa gare. Stratford sera donc considéré comme un avant-poste et un certain personnel et certaines équipes de trains seront stationnées à partir du 1<sup>er</sup> avril 1980 à Kitchener. Pourtant, si on ferme ces gares, qui est-ce qui va inspecter les trains de marchandises et voyageurs lorsqu'ils reviennent?

**M. Roberts:** Est-ce que ces mesures font partie du programme d'agences du CN, monsieur Turner? Je crois que nous devrions le vérifier auprès du CN.

**M. Turner:** Je crois que oui car c'est peut-être là que se pose l'un de nos problèmes, c'est-à-dire que nous négligeons trop l'inspection des trains.

**M. Roberts:** Est-ce que vous parlez du personnel affecté aux voitures dans ces endroits?

**M. Turner:** Oui. Dans le temps, nous avions l'agent: il s'occupait d'examiner les trains. Une fois que les gares seront fermées, qui est-ce qui va remplacer l'agent pour effectuer ce travail?

**M. Roberts:** Ceci s'applique à tous les trains.

**M. Turner:** Oui. Mais vous empruntez leurs voies, par conséquent lorsque cet agent inspecte un train voyageur, il inspecte aussi les wagons-marchandises. C'est une mesure de sécurité supplémentaire.

**M. Roberts:** Nous avons toutes sortes d'employés qui travaillent sur ces voies, par conséquent si nous nous en remettons uniquement aux agents, alors nous aurons des difficultés car ils ne constituent qu'un des éléments du système.

**M. Turner:** C'est exact.

**M. Roberts:** Et il y a toutes sortes de personnes qui inspectent les trains tout au long de la voie. Je crois que les préposés aux voies effectuent énormément d'inspections de trains.

**M. Turner:** Est-ce que le CN et le CP fournissent à VIA Rail le rapport journalier des parcours des trains VIA ou des retards aux gares ainsi que des incidents ou déraillements qui causent des retards au service voyageur de VIA Rail? Est-ce que vous obtenez ce rapport quotidien que nous obtenions dans le passé?

**M. Roberts:** Il existe effectivement un rapport quotidien car, dans le cadre de l'accord passé avec le CN et le CP, on a prévu le versement de stimulants pour assurer la ponctualité des trains transportant les voyageurs. C'est ainsi que nous essayons d'améliorer notre système.

[Text]

I read in the *Minutes* of the Committee the other day, Mr. Turner, that you said rail passenger equipment was unsafe to the point where crews were concerned about handling passenger trains.

**Mr. Turner:** That is right. It is all here. I have it all right here, sir.

**Mr. Roberts:** I want to know what that is all about because we are ignorant of the situation. We have looked at it and we have not been able to pinpoint anything. I would think it would be incumbent upon you, Mr. Turner, to give me times, dates and equipment so that we can follow that thing up, Mr. Turner.

**Mr. Turner:** Then you will know who is giving me the information, sir.

**Mr. Roberts:** No, no.

**Mr. Turner:** Yes. I know what would happen.

**Mr. Roberts:** I do not want to find that out, Mr. Turner, at all. All I want to do is to make sure that rail passenger services operated by VIA are safe. I am convinced they are safe. I do not like an approach where we are trying to make headlines at the expense of VIA. VIA is too important to this country, I believe, too important to our passengers, and I am not going to stand for something like that, Mr. Turner. I do not know if it was properly reported. All I am saying is that we are running the best possible rail passenger service we can run. I would not run a passenger train if I thought it was unsafe, and I can guarantee you this much: that people would not be working for VIA if we were running passenger trains that are unsafe.

**Mr. Turner:** You had better talk to your employees, sir, because they contacted me. Why is there a difference now? In one month there is a hell of a big difference in equipment, and why? We want to know.

**Mr. Roberts:** Nothing has changed, Mr. Turner.

**Mr. Turner:** Yes, it has. The boys tell me it has. They said it is unbelievable.

**Mr. Roberts:** I am glad of that.

**Mr. Turner:** So am I. At least I proved my point.

**Mr. Roberts:** We are all travelling passenger trains week in and week out, and we have an awful lot of people in VIA who are working on the trains with their eyes wide open.

**Mr. Turner:** That is right.

**Mr. Roberts:** Mr. Turner, I do not like to be accused, I do not like VIA to be accused, of something that is not pertinent to the situation. I disagree, completely disagree, with the statement attributed to you that crews were concerned about going out on our trains because of the safety aspects.

**Mr. Turner:** I can tell you that crews are still calling to say things have completely changed. They say, "Thank God you spoke up, Charlie."

**Mr. Roberts:** Thank you, Mr. Turner.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Turner.

[Translation]

J'ai lu dans le compte rendu du Comité l'autre jour, monsieur Turner, que vous aviez indiqué que le matériel ferroviaire destiné aux voyageurs était si peu sûr que les équipes avaient peur de s'occuper des trains voyageurs.

**M. Turner:** C'est exact. Tout ceci est consigné ici.

**M. Roberts:** J'aimerais savoir de quoi il s'agit, car nous ne sommes pas au courant. Nous avons examiné la situation et nous n'avons pas pu déceler ces difficultés. Je pense que c'est à vous, monsieur Turner, de me donner les horaires, les dates et le matériel en cause afin que nous puissions examiner cette question.

**M. Turner:** Alors, vous saurez aussi qui a fourni ces renseignements, monsieur.

**M. Roberts:** Non, pas du tout.

**M. Turner:** Oui, je sais ce qui va se produire alors.

**M. Roberts:** Monsieur Turner, vous vous trompez, je ne veux aucunement savoir de qui il s'agit. Tout ce qui m'importe, c'est de m'assurer que le service voyageur géré par VIA Rail est sûr. Je suis convaincu que ce service est sûr et je n'aimerais pas que VIA Rail fasse les frais d'une publicité qui le déconsidérerait, car il est trop important pour notre pays. Monsieur Turner, et je ne peux accepter cette façon de procéder. Je ne sais pas si cela est rapporté proprement. Tout ce que je puis dire, c'est que nous offrons le meilleur service voyageur possible et je ne laisserais pas partir un train voyageur si je n'étais pas convaincu qu'il est sûr. Je puis vous dire que personne ne travaillerait pour VIA si nous savions que nos trains n'étaient pas sûrs.

**M. Turner:** Vous feriez mieux de parler à vos employés, car ce sont eux qui se sont mis en rapport avec moi. Comment se fait-il qu'en un seul mois, nous avons constaté toute cette différence dans le cas du matériel?

**M. Roberts:** Rien a changé, monsieur Turner.

**M. Turner:** Si. Les intéressés me disent que oui et que c'est incroyable.

**M. Roberts:** Je suis heureux de le savoir.

**M. Turner:** Moi aussi, car j'ai prouvé que j'avais raison.

**M. Roberts:** Nos trains de voyageurs se déplacent semaine après semaine. Il y a énormément de préposés à VIA qui travaillent en toute connaissance de cause.

**M. Turner:** C'est exact.

**M. Roberts:** Monsieur Turner, je n'aime pas qu'on m'accuse et je n'aime pas qu'on accuse VIA de quelque chose qui n'a rien à voir avec la situation. Je conteste absolument votre allégation selon laquelle les équipes ont peur de s'occuper de ces trains parce qu'ils ne sont pas sûrs.

**M. Turner:** Je peux toujours vous assurer que ces équipes continuent à affirmer que la situation a entièrement changé, et qu'ils nous disent: «Heureusement, que vous avez eu le courage de parler, Charlie».

**M. Roberts:** Merci, monsieur Turner.

**Le président:** Merci, monsieur Turner.



## [Texte]

Mr. Harquail, followed by Mr. McLean.

**Mr. Harquail:** Thank you, Mr. Chairman. I want to join my colleagues in expressing our appreciation to Mr. Roberts and to his officials for coming to be with us here today in Committee. I had the opportunity, of course, last session to express my appreciation for Mr. Roberts' interest in what he has just finished stating: the importance for the future, as we go into the nineteen-eighties, of having a first-class rail passenger service in Canada.

Having said that, Mr. Roberts, I am sure, as you have just indicated to my colleague, Mr. Turner, that you have been following the developments, as we have had Mr. Benson here from the Canadian Transport Commission and we have had the Minister of Transport here. I am sure you would not want to sit here and criticize the Minister of Transport but you were making a plea earlier that there needed to be an over-all rationalization of transportation in Canada vis-à-vis the provinces' responsibility for highways. And you were talking about air. And we share that frustration with you, and we hope the Minister will get the message from this Committee meeting as well, because we have been giving him that much at the previous meetings.

• 1650

Having said all that, our great interest in the importance of air travel and surface travel, I want to speak specifically today, sir, about your responsibilities with VIA. It was not a marriage. I guess it was a separation from CP and CN in the rail passenger service business, when we created in Parliament the corporation known as VIA.

Now, if we consider it a separation or a divorce, it is sort of linked with the worn out expression about throwing the baby out with the bathwater. And I am just wondering how you feel today, as you appear before us in 1979, as opposed to when you first came here as the new president of this corporation, and whether you have been sort of left out on the line. You mentioned earlier that you are struggling to have the right-of-way given back to passenger trains.

What is the situation with respect to co-operation from CTC on fares, on rates, on regulations, on backing you up for the regulations to put you back in the position where you were when CN and CP were responsible for passenger trains and when they were given that over-all respect—and I want to underline that word because, as you know, with discipline and respect in any corporation, if there is no respect between the senior line, the CN or CP, to you people, you are going to be downgraded, and that feeling is going to go all the way down from your head office to all the employees and it is reflected in their day-to-day work. And I suggest that perhaps that is a negative thing and we would have to improve that.

We are all very much interested in having trains. You mentioned the European trains, whether they are in Scandinavian countries or whether they are in Britain. But we want to talk Canada. We want them here in Canada.

## [Traduction]

Monsieur Harquail, vous avez la parole; puis ce sera M. McLean.

**M. Harquail:** Merci, monsieur le président. Je me joins à mes collègues pour remercier M. Roberts et ses collaborateurs d'être venus ici au Comité aujourd'hui. J'ai eu l'occasion, naturellement, lors de la dernière séance d'indiquer mon appréciation pour l'intérêt que porte M. Roberts, et il vient juste de finir de nous le dire, à l'importance d'avoir au Canada, à l'avenir, au seuil de ces années 1980, un service-voyageurs de première classe.

Ceci dit, monsieur Roberts, c'est que je suis sûr, comme vous venez de l'indiquer à mon collègue, M. Turner, que vous avez suivi l'évolution de la situation puisque ont comparu au Comité M. Benson de la Commission canadienne des transports et le ministre des Transports. Je suis sûr que vous ne voulez pas critiquer le ministre des Transports, mais, il y a un instant, vous réclamiez une rationalisation d'ensemble des transports au Canada, compte tenu de la responsabilité provinciale relative aux routes; vous avez aussi parlé du transport aérien. Nous subissons les mêmes vexations que vous et nous espérons que le ministre aura vent de ce qui se dit à la présente réunion même s'il est vrai que nous ne l'avons pas ménagé quand il a comparu lors des séances précédentes.

Maintenant que vous connaissez nos vives préoccupations du fait de l'importance du transport aérien et du transport de surface, je voudrais aborder aujourd'hui, plus précisément, la question de vos responsabilités en ce qui concerne VIA. Il n'y aurait donc pas eu de mariage, mais plutôt une séparation des sociétés CP et CN du service-voyageurs en créant, par une loi du Parlement, une société connue sous le nom de VIA.

On se demande maintenant si, après le divorce, on ne serait pas désormais en présence d'une grande oubliée. Qu'en pensez-vous aujourd'hui, en 1979? Je me souviens de votre témoignage à titre de nouveau président de cette société, et je me demande si vous vous sentez aujourd'hui oublié? Vous avez dit plus tôt que vous réclamiez que le droit de passage soit redonné aux trains de voyageurs.

La Commission canadienne des transports vous appuie-t-elle quand il s'agit de tarifs, de taux, de règlements qui vous permettent de regagner la position que vous occupiez quand le CN et le CP étaient responsables des trains de voyageurs, avec toute la déférence qu'on avait à leur égard. J'insiste sur la déférence car, vous le savez, s'il n'y a pas de déférence entre les cadres supérieurs de deux sociétés, le CN ou le CP et vous-même, vous vous sentirez minés et ce sentiment se propagera à tout le personnel, au siège social comme dans tous les bureaux, et évidemment, cela aura des répercussions sur le travail quotidien. Cela me paraît nocif et il faudrait donc y remédier.

Nous voulons tous des trains, et vous avez parlé des trains européens, en Scandinavie ou en Grande-Bretagne. Mais nous voulons nous, des trains ici même.

## [Text]

And that brings me to ask you about your reaction to the indictment, which I termed it, of *W5*, when they were very hard on your corporation. When I watched that program I felt very badly for Mr. Roberts. I said there is a fine railroad man, Mr. Railroad himself, being nailed to the wall.

This was a situation where you could not say, well, we are being misquoted. They interviewed Americans—and I want to underline that importance as well. We are advertising through your corporation to Canadians and to Americans. A lot of Americans use the passenger service, as you know better than I.

What are we doing here? We know that there are problems. We were told it was going to take time. We have union problems at Bombardier and La Pocatière, where you cannot get the equipment. There are continuous clogs and logs seemingly put in the wheels of progress for you and your corporation. In the meantime we are all waiting, Canadians are waiting. Now, while this is going on we are advertising: come down to the station, get on the train, and we will deliver you. We have all had experiences in the Montreal to Ottawa run and the run into the Maritimes where there have been delays and difficulties because of equipment problems or other reasons. You do not mind that once in a while but, if it is a constant harassment, that is different. With all this money that goes into advertising, when we tell Canadian people and Americans and others who would use the system, come on down, we are ready to handle you, and then we see what was portrayed on that program "*W5*", where trains did not show up, the attitude, the slowness, sometimes a day late—what was behind all this? And just why are we in this situation today?

**Mr. Roberts:** I am glad you brought up *W5*, Mr. Harquail, and I would like to respond to that. And this is the way we believe the program about VIA was developed.

After speaking to Sam Bligh, a promoter, who was trying to promote what he calls a show train tour across Canada, *W5* apparently decided to do one of their shows depicting Mr. Bligh as a young struggling entrepreneur being frustrated by VIA, an insensible bureaucratic organization. *W5* then made two transcontinental trips to get enough appropriate film to do an 11-minute program.

• 1655

**Mr. Harquail:** To do you in.

**Mr. Roberts:** They were all set except that they needed some appropriate comment from me. So they came and interviewed me for two hours and fifteen minutes in my office in Montreal and out of all that film they found 46 seconds that they could cut and splice to finish the 11-minute crucifixion of VIA.

As I have said in a letter to Mr. Chercover, the President of CTV, *W5* has done a massive disservice both to the cause of objective journalism and to the future of passenger train services in Canada. I shall be glad to make copies of my letter to Mr. Chercover available to any member of the Committee.

## [Translation]

Vous vous souviendrez de l'émission *W-5* qui a été particulièrement dure à l'égard de votre société. J'ai vu cette émission et elle m'a fait beaucoup de peine à cause de M. Roberts. Je voyais qu'on essayait de vous accuser.

Mais là vous ne pouviez pas vous défendre en disant qu'on avait mal rapporté vos propos. On a interviewé des Américains, ce qui est un détail intéressant, car, par le biais de votre société, nous faisons de la publicité auprès des Canadiens et des Américains. Beaucoup d'Américains utilisent le service-voyageurs, comme vous le savez beaucoup mieux que moi.

Nous savons qu'il existe des problèmes et que faisons-nous? On nous a dit qu'il faudrait du temps pour les régler car il existe un conflit syndical à Bombardier et à La Pocatière, ce qui empêche la livraison de l'équipement. Il semble qu'il y ait toujours quelque chose ou quelqu'un pour mettre des bâtons dans les roues de la société. Entre-temps, les Canadiens s'impatientent. Entre-temps, nous faisons de la publicité: empruntez le train et laissez-nous le soin de vous conduire. Nous connaissons tous le parcours Montréal-Ottawa, et celui des Maritimes, où il y a eu des retards et des difficultés à cause de l'équipement, pour d'autres raisons. Une fois de temps en temps, cela va, mais si c'est de tous les instants, cela devient du harcèlement. Nous dépensons des sommes considérables pour la publicité, car nous voulons que les Canadiens et les Américains et les autres nations sachent qu'ils sont les bienvenus, que nous sommes prêts à les conduire, mais quand ils voient une émission comme *W-5*, où on rapporte un incident où le train n'est pas venu, lorsqu'on parle d'attitudes et de lenteur, un jour parfois, on se demande pourquoi nous sommes dans de tels draps aujourd'hui.

**M. Roberts:** Je suis content que vous ayez soulevé la question de *W-5*, monsieur Harquail. Je voudrais vous répondre en vous disant comment, à mon avis, le programme de VIA est survenu.

Après avoir parlé à Sam Bligh, un promoteur qui essayait de faire de la publicité pour ce qu'il a appelé un voyage en train-exposition, à travers le Canada, les responsables de l'émission *W-5* ont apparemment décidé de faire une émission dont un personnage remplirait le rôle de M. Bligh. Il s'agirait de montrer comment un jeune entrepreneur dynamique est en but à des vexations à cause de l'énorme organisation bureaucratique que représente VIA. L'équipe de *W-5* a parcouru le continent pour tourner un film qu'elle a réduit à une émission de 11 minutes.

**M. Harquail:** C'était pour vous avoir.

**M. Roberts:** Il leur manquait cependant des remarques de ma part. On m'a donc interviewé pendant deux heures et quinze minutes à mon bureau à Montréal et de toute l'entrevue, on a retenu 46 secondes qu'on a ajouté au film de 11 minutes, la condamnation de VIA.

Dans la lettre que j'ai envoyée à M. Charcover, président de la chaîne CTV, cette émission de *W-5* a rendu un fort mauvais service à la cause de l'objectivité journalistique et à des services de train de voyageurs au Canada. Si les membres du



[Texte]

**Mr. Harquail:** Mr. Chairman, just a short further question.

**The Chairman:** A very short one, Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** Then you would refute that there is any misrepresentation to the Canadian public that they can go down and be on clean, first-class equipment and be treated to a first-class rail passenger service. And just on that, how do you tell, how do you describe to this Committee today your position today vis-à-vis CN versus VIA and your role as President and the support that you are receiving from Dr. Bandeen and his officials where they are doing 90 per cent of the freight and giving you over the passenger? What kind of support are they giving you after having given you the blessing and given you the appointment in the job?

**The Chairman:** On a scale of one to ten.

**Mr. Harquail:** What is the relationship in that report that you need to be successful in running a first-class rail passenger service in Canada?

**Mr. Roberts:** Number one, we took over the rail passenger services in Canada on April 1 this year. We did western transcontinental in October last year, but all rail passenger services on April 1 this year.

I truly believe that in this last period, last year, year and a half, we have a better rail passenger service in Canada than we had previously. It is going to continue to improve. We have been neglecting rail passenger services for 20 years. What we are doing now is we are improving that service and we are getting better at it.

Secondly, in terms of your other question with respect to our relationship with Canadian National and Canadian Pacific, both Canadian National and Canadian Pacific are commercial enterprises and naturally when we go to negotiate with Canadian National and Canadian Pacific there are differences in the costs.

**Mr. Harquail:** But in terms of stations and facilities and roadbeds, they cannot leave you hanging there without the proper facilities to run a first-class service.

**Mr. Roberts:** I know. What we are doing now—until we can take over the stations and as I said before, that is one of our road-blocks in the way that we have to get rid of. We have a difficulty in the acquisition of stations generally, but we do not have a difficulty with respect to changes that are required in the roadbed to implement some of the CTC plans that have been issued over the last year.

**The Chairman:** Mr. McLean, followed by Mr. Dion.

**Mr. McLean:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Roberts, I have been encouraged by your direction and the sense of determination to see rail travel in Canada as a part of an integrated transport plan. The Minister was before us a few days ago. He indicated he was open to seeing particularly transcontinental rail service rationalized in terms

[Traduction]

comité veut un exemplaire de la lettre que j'ai envoyée à M. Charcover, je me ferai un plaisir de le leur fournir.

**M. Harquail:** Monsieur le président, encore une brève question.

**Le président:** Une très courte question, monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Vous maintenez donc qu'il n'y a pas de fausse représentation auprès du public canadien, qui peut très bien emprunter le train sûr de pouvoir compter sur un équipement et un service de première classe. Comment décririez-vous la position de VIA par rapport au CN? Comment décririez-vous votre rôle de président? Quel appui recevez-vous de M. Bandeen et de ses collaborateurs, qui s'occupent de 90 p. 100 du transport des marchandises et vous laissent le soin de transporter les voyageurs? Le CN a approuvé la création de VIA; quel appui recevez-vous du CN?

**Le président:** Sur une échelle de 0 à 10.

**M. Harquail:** En quoi cela se rattache-t-il à votre obligation de réussir à obtenir un service ferroviaire de voyageurs au Canada qui soit de première classe?

**M. Roberts:** D'abord, c'est le 1<sup>er</sup> avril dernier que nous avons assumé la responsabilité des services ferroviaires de voyageurs. Le transfert du Transcontinental de l'Ouest a été effectué en octobre de l'année dernière mais tous les services ferroviaires de voyageurs ont été intégrés le 1<sup>er</sup> avril dernier.

Je suis convaincu que le service que nous offrons depuis 12 ou 18 mois est meilleur qu'auparavant. Nous continuerons de l'améliorer car il a été négligé pendant 20 ans.

Ensuite, au sujet des rapports entre VIA et le Canadien national et le Canadien pacifique, je vous répondrai qu'il s'agit d'entreprises commerciales et, naturellement, lors de nos négociations avec ces sociétés, nous constatons des différences de coût.

**M. Harquail:** Je songeais ici aux gares, aux installations, aux plates-formes car on ne peut certainement pas vous demander d'offrir un service de première classe sans vous donner les installations nécessaires.

**M. Roberts:** Je sais. Nous attendons le moment où nous pourrions prendre en main les gares car de ce côté-là, il y a un écueil qu'il nous faut écarter. C'est l'acquisition des gares qui nous cause des ennuis, mais nous n'avons pas de mal à effectuer les modifications nécessaires aux plates-formes pour répondre à l'ordonnance de la Commission canadienne des transports émise l'an dernier.

**Le président:** Ce sera à M. McLean, et ensuite à M. Dion.

**M. McLean:** Merci monsieur le président.

Monsieur Roberts, je me félicite de constater que vous avez pris les choses en main et que vous êtes déterminé à faire du transport ferroviaire au Canada partie intégrante d'un grand plan de transport. Le ministre a témoigné ici il y a quelques jours. Il a dit que la rationalisation du service ferroviaire

## [Text]

of other objectives as well as normal city-to-city transport, but in terms of our total tourist strategy and in terms of educational travel, and in terms again of a vehicle or a symbol of national unity. He indicated that at least he was open to that sort of rationalization.

• 1700

In reading your report, I was interested in page 4, the first paragraph, in which you speak about regional advisory councils. I would appreciate knowing, in the Kitchener-Waterloo area, my riding of Waterloo, about that council: who is on it, what input—I was an alderman there for a number of years before election to this new riding. I was not aware of that vehicle. I wonder if you could say a word about it. Then I would like to say a little about my perceptions of VIA Rail from where I sit.

**Mr. Roberts:** Well, Mr. McLean, we decided very early on in the game that if we were going to run a proper rail passenger service, there had to be community inputs into VIA. So we set up four regions, one in Winnipeg, one in Toronto, one in Montreal, and one in Moncton; and each regional VP has now become the chairman of an advisory council made up of approximately 15 people who represent provincial governments, various interests within the community—labour, government, business, consumer groups, and that type of thing.

Your specific question on Kitchener-Waterloo—Gus Campbell should have what representation we have on the council from that particular area.

**The Chairman:** Mr. Campbell, I wonder if you could come forward to one of the chairs: Mr. Angus Campbell, Vice-President, VIA Ontario.

**Mr. Angus Campbell (Vice-President, VIA Ontario):** Yes, Mr. Roberts, we have a Matt Dorsman from Waterloo who is the director of development, I believe, for the City of Waterloo, as a member of our advisory council.

**Mr. McLean:** He is an employee of the City of Waterloo, is he?

**Mr. A. Campbell:** I would say, yes.

**Mr. McLean:** Thank you very much.

I would like to react to your comments about the importance of priority. As I understand what you are saying, passenger trains do not have priority over those carrying freight.

**Mr. Roberts:** Not in all cases, Mr. MacLean.

**Mr. McLean:** My experience in the trip Toronto to Kitchener is that twice we have arrived on time a few hundred feet from the station. In One case we were locked in the train for 40 minutes while the goods train came. People were climbing out into the snow. At that particular point all the advertising which had been going on to travel with VIA Rail went out the window. It is bad enough to be stuck in Georgetown or somewhere like that, but if you are going to be stuck there...

I want to respond to your comment about passenger travel. Watching as I do, day by day, what happens on the 401

## [Translation]

transcontinental tiendrait compte non seulement de la liaison entre les villes, mais d'autres objectifs comme une stratégie d'ensemble pour le tourisme, les voyages éducatifs et aussi, l'unité nationale. Il a dit qu'il était prêt à envisager ce genre de rationalisation.

En parcourant votre rapport, j'ai noté, à la page 4, deuxième paragraphe, que vous parlez de conseils consultatifs régionaux. Je voudrais en savoir davantage sur le conseil établi pour la région de Kitchener-Waterloo, dans ma circonscription de Waterloo: qui en fait partie, quel est l'apport... j'ai été échevin pendant quelque temps avant d'être élu dans cette nouvelle circonscription. J'ignorais qu'il existait un tel mécanisme. Je me demande si vous pouvez me donner plus de détails. Ensuite, je vous dirai comment je vois VIA Rail dans le contexte où je suis.

**M. Roberts:** Monsieur McLean, nous avons décidé dès le départ que, pour avoir un service voyageur vraiment adéquat, il nous fallait la participation des localités que nous desservions. Nous avons donc établi 4 régions. Winnipeg, Toronto, Montréal et Moncton; chaque vice-président régional agit à titre de président du conseil consultatif, composé d'environ 15 personnes représentant le gouvernement provincial et les divers groupes d'intérêt dans la localité, les syndicats, le gouvernement, les hommes d'affaires, les consommateurs et d'autres.

En ce qui concerne le conseil de Kitchener-Waterloo, qui vous intéresse plus particulièrement, M. Gus Campbell devrait savoir qui en fait partie.

**Le président:** Monsieur Campbell, je vous prierais de prendre place à la table. M. Angus Campbell, vice-président, VIA Ontario.

**M. Angus Campbell (vice-président, VIA Ontario):** Monsieur Roberts, M. Matt Oorsman, de Waterloo, directeur de l'expansion pour la ville de Waterloo, si je ne m'abuse, fait partie du conseil consultatif.

**M. McLean:** Il est à l'emploi de la ville de Waterloo?

**M. A. Campbell:** Je pense que oui.

**M. McLean:** Merci.

Vous avez parlé de l'importance d'établir des priorités. Je voudrais vous dire ce que j'en pense. Si je comprends bien, les trains de voyageurs n'ont pas la priorité sur les trains de marchandises.

**M. Roberts:** Pas dans tous les cas, monsieur McLean.

**M. McLean:** Je prends le train qui fait le trajet Toronto-Kitchener. Deux fois, nous sommes arrivés à l'heure à quelques centaines de pieds de la gare. A une occasion, nous avons été immobilisé 40 minutes pendant qu'un train de voyageurs s'amenait. Les gens devaient descendre dans la neige. La publicité de VIA Rail en a été détruite. Il est déjà assez ennuyeux d'être pris à Georgetown ou en quelque endroit pareil, au moins...

Je voudrais ici revenir sur ce que vous avez dit à ce sujet. Je vois ce qui se passe sur la 401 entre London et Toronto, je vois



## [Texte]

between London and Toronto, seeing it being expanded to three and on to seven lanes or whatever will come, it seems to me—and I want to encourage the direction you have been suggesting—the time has come for negotiations with the provincial government for a second line so priority can be given to passenger travel and so the business community and the travelling public generally who commute between these centres can plan and can arrive on time with some dependability. I have no complaints about the staff on the trains, nor of the running dependability, but I do have a lot of feelings about the advertising.

Now I understand and I am sympathetic to the start-up phase. But when you have in a station long line-ups—and vigorous advertising which says travel VIA Rail but never mentions a phone number, never mentions the time the trains go; just says contact your local agent—when you phone and there is no answer on the phone for long periods of time, there is not such a thing as Air Canada would have with a circular recording device which goes on every hour and which would tell you the trains are running on time as of five or six o'clock and when the next one goes and when they come. The business of this expenditure of public funds to promote rail travel seems to me to be extremely counterproductive and I think in a sense has set back what has been a very positive mood and recognition in our area that the future and the economy are suggesting as increase.

• 1705

I want also to suggest a little bit about public relations. On the matter of an advisory council, I do not know how the selection is done out of the Kitchener-Waterloo area but I do know that I would like that matter reviewed so that there is someone in touch with the community as a whole.

Take, for example, such an operation as the Sugar Bush Special, which you know nothing about, which goes from Kitchener, or did in former days, to Elmira to the annual spring sugar bush festival, starting off with four or five trains a day filled with the young people and their parents, going up to Elmira. They started off on that with \$1,200 and in a six-year period boosted it to \$3,000 and then in 1976 tripled it to \$9,000 so that the Kiwanis Club could no longer run the 10 miles up and back, effectively again undercutting any encouragement toward train travel. The Kiwanis Club was prepared to work with the railways to make whatever accommodations were necessary.

I sit on the board of Oktoberfest Incorporated. Into that comes some of the largest influx in southwestern Ontario. There is a lack of sleeping space, the buses flood the cities and there is no train involvement whatsoever. And when I talked to the Chamber of Commerce about this and others as to the involvement of rail travel, they indicated that they feel that it is a lost cause at the moment in terms of public perception.

I agree with the direction that you have been suggesting. I want to work with you toward public acceptance of the facilities that are there. In the short run, while you are getting things in place, I wonder if you could not make use of

## [Traduction]

qu'on est en train de l'élargir à 7 voies ou encore davantage, il me semble, je le dis pour appuyer l'orientation que vous semblez prendre, que le moment est venu d'entrer en négociation avec le gouvernement provincial en vue de la construction d'une deuxième voie de façon à ce que la priorité puisse être accordée aux trains de voyageurs, de façon à ce que les hommes d'affaires et le grand public qui utilisent le train pour voyager entre ces centres établir leurs programmes avec un degré de certitude raisonnable. Je ne me plains ni du personnel qui travaille à bord des trains, ni de la viabilité des trains eux-mêmes, mais j'ai des idées très arrêtées au sujet de la publicité.

Je comprends les problèmes qui peuvent survenir dans la phase initiale. Je n'accepte pas, cependant, les longues queues dans les stations, la publicité énergique qui préconise l'utilisation des trains de VIA Rail, mais qui ne mentionne jamais de numéro de téléphone, qui ne mentionne jamais d'horaires. On dit simplement de consulter le représentant local. Lorsqu'on téléphone, on a du mal à avoir une réponse. Il faut attendre des heures. On pourrait faire comme Air Canada, utiliser des messages enregistrés indiquant l'horaire des trains, si le train de 17 h 00 ou 18 h 00 est en temps et le reste. L'idée d'utiliser les fonds publics pour encourager les gens à voyager en train me semble avoir des effets contraires, et doit détruire ce climat qui faisait que dans ma région, du moins, on admettait que c'était la solution de l'avenir, la solution la plus économique.

Je voudrais parler également des relations extérieures. En ce qui concerne les conseils consultatifs, j'ignore comment on a procédé au choix dans la région de Kitchener-Waterloo, mais je sais qu'il doit être réexaminé. Il faut quelqu'un qui puisse être en rapport avec la communauté d'une façon générale.

Je vous donne l'exemple du *Sugar Bush Special*, dont vous devez tout ignorer, et qui relie, ou du moins reliait jadis Kitchener à Elmira tous les ans pendant le festival des sucres. Au début il y avait 4 ou 5 trains, remplis de jeunes, accompagnés de leurs parents, qui se rendaient à Elmira. L'entreprise coûtait au début \$1,200. En six ans, elle est passée à \$3,000 et en 1976, elle a triplé à \$9,000. Le Club Kiwanis n'a plus été en mesure de payer pour ce trajet de 10 milles aller et retour. Cela n'a pas contribué à promouvoir les voyages en train. Pourtant, le club Kiwanis était prêt à s'entendre avec les compagnies de chemins de fer.

Je fais partie du Conseil d'administration d'*Oktoberfest Incorporated*. Cet événement attire le plus grand nombre de visiteurs dans le sud-ouest de l'Ontario. Les hôtels sont remplis, les autobus envahissent les villes, mais les trains ne font rien. J'en ai parlé aux gens de la Chambre de commerce et à d'autres; ils ont indiqué que pour le moment c'était peine perdue à cause de l'image que se font les gens du train.

Je suis d'accord avec l'orientation que vous semblez vouloir prendre. Je veux bien élaborer avec vous afin que le public en vienne à accepter les services qui lui sont offerts. Entre temps, en attendant que tout soit au point, je me demande si vous

## [Text]

information such as Air Canada has of flights, if you could not put conductors or hire young people, with many unemployed at the moment, on the trains and have the tickets given out there while you are working out station facilities and other basic information.

I really believe we are on the move toward revitalizing and I think there is a great future for VIA. I think at the moment there needs to be more grass roots interpreting of what your problems are and some listening as to some of the small things which would allow you to do what your mandate is to do.

**The Chairman:** That will have to be your last question.

**Mr. McLean:** I think that was more of an intervention, Mr. Chairman, than a question.

**The Chairman:** An excellent intervention, Mr. McLean.

**Mr. Roberts:** Mr. McLean, if I could respond to that, Mr. Chairman, we have to realize that in the passenger business we do not have any basic system in what we inherited from Canadian National and Canadian Pacific. Basic information systems, telephone systems, ticketing systems; they are all integrated systems. We have been working with Air Canada for a reservation system and an automatic ticketing system and that will come on stream in March.

I agree with you that there is one type of advertising done that had to be done. In the opinion of VIA and the advertising agency we had to tell people about VIA, VIA was now running the trains, and you do not call Canadian National or Canadian Pacific any more but you call VIA.

Now what we have to do is get down into the local advertising. It is a very difficult thing to do and it is going to have to be a decentralization of advertising really to get down to individual trains, review the methods that we use now to get information to people. We have just started the initial meetings over the last six months or so; we started with these advisory councils. It was a step, I think, in the right direction, Mr. McLean, but we have to review these things and determine just where we are going. How can we make them more effective? How can we get better participation? I think the community has to get involved in the rail passenger services; we have to get some input from the community. How best to do that?

Special trains are a real quandary to us. Right now, let us not forget that our revenue-to-expense ratio in 1979 is going to be .303. So that for every 30 cents worth of revenue there is a dollar's worth of expense. We have contracts with Transport Canada and the Minister of Transport for rail passenger services. But this does not cover special trains. So, unless it did cover special trains, VIA would be spending a dollar to get 30 cents worth of revenue, if that was the average thing.

• 1710

**Mr. McLean:** All I am saying is that your sugar-bush train would have been far better publicity than those ads which only brought frustration.

## [Translation]

n'auriez pas intérêt à utiliser un service d'information comme celui d'Air Canada pour ses vols. Je me demande aussi si vous ne pourriez pas embaucher des chefs de train, des jeunes gens, il y a tellement de chômage actuellement; ils vendraient des billets à bord, en attendant que les stations soient terminées et que le système d'information soit en place.

Je pense que nous sommes sur la voie d'un renouveau et que l'avenir est intéressant pour VIA. Il faut une meilleure compréhension à la base des problèmes de VIA, mais il faut également que VIA se préoccupe des petits problèmes comme ceux que j'ai mentionnés afin de pouvoir s'acquitter adéquatement de son mandat.

**Le président:** Ce sera votre dernière question.

**M. McLean:** C'était davantage une recommandation qu'une question, monsieur le président.

**Le président:** Fort à propos, d'ailleurs, monsieur McLean.

**M. Roberts:** Permettez-moi de répondre à l'intervention de M. McLean, monsieur le président. Vous devez comprendre que pour le service voyageurs, nous n'avons pu établir de système de base puisque nous avons hérité du Canadien National, et du Pacifique Canadien. Leur système d'information, de téléphone, de distribution des billets, sont tous intégrés. Avec la collaboration d'Air Canada, nous avons essayé de mettre sur pied un système de réservation et de distribution automatique des billets. Ce système sera opérationnel en mars.

Il y a une certaine publicité qui doit être faite. VIA et son agence de publicité ont estimé que les gens devaient connaître l'existence de VIA, devaient savoir que VIA avait maintenant des trains, qu'il ne fallait plus appeler le Canadien National ou le Canadien Pacifique.

Maintenant nous devons faire de la publicité à l'échelon local. Ce sera difficile, il faudra parler des divers trains dans la publicité, il faudra revoir les méthodes employées jusqu'ici pour informer les gens. Les premières réunions des conseils consultatifs ont eu lieu au cours des six derniers mois. C'est un pas dans la bonne direction, monsieur McLean, mais il nous reste beaucoup à faire. Comment pouvons-nous améliorer tous ces éléments dont vous avez parlé? Comment pouvons-nous avoir une meilleure participation? Nous pensons que les localités doivent s'intéresser aux services voyageurs, nous pensons qu'elles doivent avoir leur mot à dire. La question c'est de savoir comment elles peuvent être amenées à le faire.

Pour ce qui est des trains spéciaux, ils nous causent bien des soucis. Le rapport recette-dépense sera de .303 en 1979, ce qui signifie que pour chaque 30 cents de recette, on dépense \$1. Nous avons conclu des marchés avec Transports Canada pour les services de voyageurs, mais cela ne comprend pas les trains spéciaux. A moins d'englober les trains spéciaux, VIA dépenserait \$1 pour obtenir 30 cents de revenu.

**M. McLean:** Tout ce que je dis, c'est que votre *Sugar Bush Special* aurait été beaucoup plus rentable du point de vue



[Texte]

**Mr. Roberts:** Now, we have to charge many more times the tariff that is in VIA's tariff for special trains.

Concerning the stop that you had to make in the snow, these are things that happen. I can think of all kinds of circumstances in which a dispatcher would have to do what he did with that train. It could have been avoidable, but the point is, was it at that particular time? Somehow or other it would have to be incumbent on the railway to ensure that that passenger train was not held up unless it was a dire emergency.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. McLean, Mr. Roberts.

Mr. Dionne.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Thank you very much, Mr. Chairman.

I would like to begin my questioning of Mr. Roberts with a very short remark. I am impressed by Mr. Roberts' enthusiasm for rail passenger service. I hope he maintains that enthusiasm. I want to say that I am a supporter, in fact a fan, of rail travel. And if I say anything during the course of my questioning that may seem like nitpicking, I am bringing to your attention only some of the complaints that come to me and some of the things that I have seen as a passenger on VIA Rail. But I do support VIA Rail, and I want to encourage the improvement of service.

Some of the problems I, and people in my area of the country encounter, are with reservations. I was glad to hear in your statement that you are going to improve your reservation system. And I wonder if, in improving that system, you are going to give any thought to the possibility of requiring, particularly for sleeping accommodations, a deposit, which is non-refundable if the reservation is not used and not cancelled within a reasonable period of time before the train departure. In my view, your rates for sleeping accommodations are exorbitant; they are equivalent to hotel and motel rates with obviously far fewer facilities. It is a rather expensive way to sleep.

The food in general, on VIA Rail trains is good, but I have been travelling by train quite frequently over the last five years and I do not believe the menu has changed in that five years. I know VIA has not been operating that long, and I admit the difficulties in providing a varied menu on trains.

The other problem that I see very often when travelling by train is the lack of communication between the crew and the passengers. Particularly when the train is held up and you go to a station, nobody knows why it is held up. Sometimes they know how long. If you are on the train and it is held up, nobody bothers to inform you. When you travel by air, if you are on an aircraft, and there is a problem, the captain or one of the crew will come on the intercom and inform the passengers what the hold-up is. I see no reason why it should be any great secret on a train.

[Traduction]

publicité que ces réclames qui ne font que mécontenter les gens.

**M. Roberts:** Pour les trains spéciaux, nous sommes obligés d'imposer un tarif qui est plusieurs fois supérieur au tarif normal de VIA.

A propos de l'arrêt que vous avez été obligé de faire dans la neige, ce sont des choses qui arrivent. Il y a bien des circonstances où l'aiguilleur est forcé de prendre une telle décision. On peut parfois éviter cela, mais le pouvait-on dans ce cas précis? La compagnie de chemins de fer devait s'arranger d'une façon ou d'une autre pour que ce train de voyageurs ne soit pas retenu à moins d'une urgence extrême.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur McLean et monsieur Roberts.

Monsieur Dionne.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Pour commencer, je voudrais faire une brève remarque. Je suis frappé de l'enthousiasme que manifeste M. Roberts à l'égard des services voyageurs de chemins de fer. J'espère que cet enthousiasme durera. J'aime moi-même, en fait je préfère, voyager par train. Si tout à l'heure en posant mes questions j'ai l'air de chercher la petite bête, ce sera simplement pour porter à votre attention certaines plaintes que j'ai entendues et certaines lacunes que j'ai observées moi-même comme client de VIA Rail. Mais j'appuie VIA Rail et je veux contribuer à améliorer son service.

L'un des problèmes dans ma région, c'est celui des réservations. Je suis heureux d'entendre que vous allez améliorer le système des réservations. Avez-vous songé à la possibilité d'exiger un dépôt, surtout pour les couchettes, dépôt qui ne serait pas remboursé si la réservation n'était pas annulée dans un délai raisonnable avant le départ. À mon avis, le prix de vos couchettes est exorbitant; il équivaut à celui d'une chambre d'hôtel ou de motel alors que le confort est de loin inférieur. C'est une nuit qui coûte assez cher.

En général, les repas servis sur les trains de VIA Rail sont assez bons, mais depuis cinq ans, j'ai voyagé assez souvent par train et je crois que le menu n'a pas changé pendant toute cette période. Je sais que VIA n'existe pas depuis cinq ans, et qu'il est difficile de varier le menu sur les trains.

L'autre problème que j'observe lorsque je voyage par train c'est l'absence de communications entre le personnel et les voyageurs. Par exemple, lorsque le train s'arrête, personne ne sait pourquoi. On sait pourtant dans certains cas combien de temps l'arrêt va durer, mais personne ne se donne la peine de le dire aux voyageurs. En avion, s'il y a une difficulté, le capitaine ou un membre de l'équipage explique ce qui se passe aux passagers. Je ne vois pas pourquoi cela devrait être gardé secret dans les trains.

[Text]

• 1715

I want to bring this one to your attention, and I hope it is not one that is going to make headlines. Have you heard any reports of trains—specifically I believe it was a train in Montreal that was held up for an hour because VIA had difficulty finding a replacement coach for one that was already on the train and discovered to have been full of bedbugs. Cockroaches, I guess it was, rather than bedbugs. All right, so much for the nit-picking.

**Mr. Peters:** I thought you said they were cockroaches.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** To get back to passenger service from eastern Canada to Montreal and beyond, there is a serious problem, I submit to you, in scheduling. It used to be possible to get into Montreal coming from eastern Canada at 8.00 a.m. or at 8.30 a.m., I guess it was, and leave Montreal for Ottawa at 9.00 a.m. I arrived one day in Montreal and the fellow said that nine o'clock train, there she was, gone. No more train anymore. Why was that train taken off?

I could not get booked onto the *Canadian* which leaves at 10.15 a.m. I had to take my chances. I was lucky I got on it, but I could not get a reservation on it because VIA considers that if you have to change trains you are not a through passenger. I do not think that is a very fair way of dealing with the travelling public. Therefore, if the *Canadian* had been booked full I would have had to wait in Montreal until 11.05 a.m., I believe it is, which means I would have had almost three hours' wait and that is quite a long time to build up hostility against VIA Rail.

The other point I want to bring up, and then I will give you a chance, I do not have any serious objections to the fact that one of the trains travelling through northeastern New Brunswick has been taken off and diverted to provide rail passenger service to the other side of the province of New Brunswick. I do not object to that as long as we still get good rail passenger service, and I believe that the rail passenger service from Halifax to Montreal is increasing quite remarkably.

Is there no way that VIA can design a system, a route, whereby that train will in fact service New Brunswick? It is absolutely ridiculous in my view to haul passengers from Edmundston away from Montreal down to Saint John in order to get to Montreal. Nobody from Edmundston, it seems to me, is going to bother using that mode of transportation if that is what they have to go through.

Is there no way that you can have a train serving the Saint John River valley even if it connects with the ocean at Rivière-du-Loup or some such means as that to get passengers directly to Montreal, particularly from the Upper Saint John River valley area of New Brunswick, let us say from Woodstock up? It seems to me a little ridiculous. In fact, it seems a whole lot ridiculous to travel backwards to get forwards. We are not talking about a few minutes. We are talking about hours and that, sir, in my opinion, is going to hurt VIA Rail, particularly on the western side of the province of New Brunswick.

I would be anxious to hear your comments.

[Translation]

Il y a un cas que je veux vous signaler, mais j'espère qu'il ne fera pas là une en-tête des journaux. Avez-vous entendu dire qu'un train aurait été retenu une heure à Montréal parce que VIA avait du mal à trouver une voiture pour remplacer l'une des voitures du train où on avait découvert des punaises, non, je crois que c'étaient des cafards. Moi, j'ai fini de chercher la petite bête.

**M. Peters:** J'avais cru vous entendre parler de cafards.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Pour en revenir au service voyageur, qui relie l'est du Canada à Montréal et aux autres régions du pays, il y a un grave problème d'horaire. Avant, on pouvait arriver à Montréal à 8 ou 8 h. 30 et repartir pour Ottawa à 9 heures. Un beau jour, à Montréal, on m'a dit que le train de 9 heures n'existait plus. Pourquoi l'a-t-on supprimé?

Je n'ai pas pu obtenir confirmation de réservations par le *Canadian* qui part à 10 h. 15. Je l'ai attendu et j'ai eu la chance d'avoir une place. Mais je n'ai pas pu obtenir de réservations parce que VIA considère que les voyageurs qui prennent des correspondances n'ont pas la priorité. Je ne crois pas que ce soit très juste envers la clientèle. Par conséquent, si le *Canadian* avait été plein, j'aurais dû attendre à Montréal jusqu'à 11 h. 05, c'est-à-dire près de trois heures, assez pour regretter d'avoir fait confiance à VIA rail.

Ma prochaine observation n'est pas une critique. Je n'ai rien contre le fait qu'on ait supprimé l'une des lignes qui desservait le nord-est du Nouveau-Brunswick pour offrir un service voyageur à l'autre partie de la province. Je n'ai rien contre cela, pourvu que nous constituions d'avoir un bon service voyageur, comme celui qui relie Halifax et Montréal et qui est de plus en plus utilisé.

N'y aurait-il pas moyen de modifier l'itinéraire de ce train pour qu'il desserve le Nouveau-Brunswick? Il est absolument ridicule, à mon avis, de faire passer les voyageurs qui partent d'Edmundston par Saint-Jean pour se rendre à Montréal. Personne à Edmundston ne se donnera la peine d'utiliser ce mode de transport, si c'est l'itinéraire.

N'y a-t-il pas moyen de desservir la vallée de la rivière Saint-Jean même s'il faut passer le fleuve à Rivière-du-Loup pour amener les voyageurs directement à Montréal, surtout ceux de la haute vallée de la rivière Saint-Jean, à partir de Woodstock? Cela me semble un peu bizarre, en fait, cela semble ridicule de reculer pour avancer. Et encore, ce n'est pas pour quelques minutes, mais pour des heures. A mon avis, VIA rail va en souffrir, surtout du côté ouest de la province du Nouveau-Brunswick.

J'aimerais bien savoir ce que vous en pensez?



[Texte]

**Mr. Roberts:** Well, Mr. Dionne, in terms of bed bugs, I have not heard of it and I am sure that if we had had a car with bedbugs out of Montreal, I would have heard about it. But you look at it—has anybody heard about any bedbugs? I think maybe you were searching for some headlines.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** No, I am not.

**The Chairman:** That shows you, Mr. Roberts, the difference between you and Mr. Turner. The boys tell him; they do not tell you.

**Mr. Turner:** Right on.

**The Chairman:** I do not blame them either.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** If I were searching for headlines, Mr. Roberts, I would have been able to prove it, and I cannot.

**Mr. Roberts:** In all seriousness, Mr. Dionne, in terms of our reservations system, you know that we will have it in March. We are doing our utmost in the meanwhile, but it is a heck of a job, I can tell you.

In terms of retaining the deposit by VIA, the law will not permit it now.

• 1720

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Then the law should be changed.

**Mr. Roberts:** We cannot retain unless . . . you know, if we have not provided the service, then we must refund. That is part of the law right now.

In terms of sleeping car rates being too high, I think our marketing people would have to disagree with that because we cannot meet the demand in the summer months, nor on weekends, and many times during the year.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** What choice is there though?

**Mr. Roberts:** I beg your pardon.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** What choice is there if you are going to sleep and travel by train, you have to damn well pay the price you charge?

**Mr. Roberts:** No, we have, you know, Club 52 and there are alternatives.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** If you want to sleep sitting up, yes.

**Mr. Roberts:** No, there are alternative methods. Sleeping cars are extremely expensive; that is all, and part of our mandate is to improve and reduce the cost of rail passenger service in Canada to the public.

Lack of communication, I was a pilot in the Second World War and there is no doubt that when you have a microphone at your beck and call and something happens, you can tell people that are in the aircraft immediately what has happened. We suffer from lack of development and investment in rail passenger services on that count as well because most of our trains have no communication system.

[Traduction]

**M. Roberts:** Eh bien, monsieur Dionne, pour ce qui est des punaises, je n'en ai pas entendu parler et je suis sûr que si nous avions des punaises dans un wagon à Montréal, je l'aurais su. Mais attendez, quelqu'un en a-t-il entendu parler? Peut-être cherchez vous la sensation.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Non, pas du tout.

**Le président:** Vous voyez, monsieur Roberts, la différence entre M. Turner et vous: on lui dit ces choses-là et on ne vous les dit pas à vous.

**M. Turner:** Très juste.

**Le président:** Je comprends très bien cela.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Si j'étais en quête de sensation, monsieur Roberts, j'aurais apporté des preuves, et je n'en ai pas.

**M. Roberts:** Pour parler de choses sérieuses, monsieur Dionne, vous savez que notre système de réservations sera en vigueur en mars. D'ici là, nous y travaillons jour et nuit, mais ce n'est pas une tâche facile.

Quant à exiger des dépôts, la loi ne le permet pas.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Alors, il faudrait modifier la loi.

**M. Roberts:** Nous ne pouvons pas retenir un dépôt à moins . . . Vous savez, si nous n'offrons pas le service, alors nous devons rembourser. Actuellement c'est ce que dit la loi.

Au sujet des tarifs trop élevés des wagons-lits, je pense que nos responsables du marketing seraient en désaccord parce que nous ne pouvons pas répondre à la demande au cours des mois d'été, ni en fin de semaine, et à plusieurs occasions durant l'année.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Alors quel choix y a-t-il?

**M. Roberts:** Qu'est-ce que vous dites?

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Quelle autre possibilité y a-t-il si vous voyagez et dormez dans le train, vous devez payer le prix demandé?

**M. Roberts:** Non, vous savez que nous avons le Club 52 et il y a d'autres possibilités.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** En effet, vous pouvez dormir assis.

**M. Roberts:** Non, il y a d'autres méthodes. Les wagons-lits sont extrêmement dispendieux et c'est tout; et une partie de notre mandat est d'améliorer le service ferroviaire voyageurs et d'en réduire le coût pour le public canadien.

Il y a le manque de communication, j'étais pilote au cours de la Deuxième grande guerre, il n'y a aucun doute que lorsque vous avez un microphone attaché à votre cou, si quelque chose se produit, vous pouvez immédiatement informer les gens qui sont dans l'appareil de ce qui arrive. Le chemin de fer souffre également d'un manque de développement et d'investissement dans son service voyageurs, et la plupart de nos trains n'ont pas de système de communication.

[Text]

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Oh, but the employees can talk.

**Mr. Roberts:** They can talk if you end up with a 15-car train and you have customers in all those cars. When you have a crew that has to go from car to car to relate to the passengers what is happening, it becomes a very difficult chore, especially due to the fact that usually when those things happen the crew is busy. So what we really need is a communication system on trains. The new equipment has communication systems. We expect that the cars that we are going to have in the longer term will be provided with communication systems.

The other thing is that we need some training for our people and we are building those training programs now. As a matter of fact there are some people that have already been under the training program. We are trying to perfect the training programs and put all of our people through it. Mr. Dionne, I can assure you of this, it is a matter of time, all our people will be professionals in the rail passenger business.

**An hon. Member:** Hear, hear.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** That is good.

**Mr. Roberts:** The other one is the services to the Atlantic Provinces. As you know, the services that we implemented on October 28 were as a result of a Canadian Transport Commission final plan. The Canadian Transport Commission arrived at that final plan as a result of hearings that were held throughout the Atlantic Provinces. Now, Via must implement that final plan, and we did on October 28. Now what we have to do is to look to see if there are any weaknesses in the plan; how many people are being discommoded as a result of some of the changes that have been made? We will be expected to do the necessary marketing, the necessary surveys, the necessary analysis, take the complaints that we receive and presumably the complaints the CTC will receive. We will have to go to the Canadian Transport Commission if there are weaknesses in the existing system and ask for changes. The general public can also do that. So this is what we will be doing.

In terms of Edmundston and the fact that people would have to go to Saint John before coming to Montreal, presumably if there are enough people involved and enough demand for that type of a service, an improved service, then those things are going to have to be taken into consideration.

• 1725

**The Chairman:** Thank you, Mr. Dionne, and Mr. Roberts.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Deniger.

**Mr. Deniger:** Mr. Roberts, in your opening statement that was filed and put on the record, you say at page 2 that you are currently experiencing passenger volume increases in excess of 5 per cent, and indeed 30 per cent in 1976. Then on page 6 of your statement, you say that:

[Translation]

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Non, mais les employés peuvent communiquer.

**M. Roberts:** Ils peuvent le faire si vous avez un train de 15 wagons et qu'ils sont tous occupés. Mais c'est très difficile lorsque le personnel doit parcourir tous les wagons pour informer les passagers de ce qui se passe, surtout qu'habituellement, dans ces cas-là le personnel est occupé ailleurs. Alors, ce dont nous avons vraiment besoin sur les trains c'est un système de communication. Le nouveau matériel comprend un système de communication. Nous espérons que les wagons que nous aurons à l'avenir seront munis d'un système de communication.

Un autre aspect c'est la formation, nos gens en ont besoin et nous élaborons actuellement des stages. En fait, certaines personnes ont déjà suivi un stage de formation. Nous essayons de perfectionner les stages de formation afin d'en faire bénéficier tous nos gens. Monsieur Dionne, je peux vous le garantir, ce n'est qu'une question de temps et tout notre personnel du service voyageurs sera bientôt constitué de professionnels.

**Une voix:** Bravo, bravo!

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** C'est une bonne nouvelle.

**M. Roberts:** Il y a aussi les services des provinces Atlantiques. Comme vous le savez, les services que nous avons implantés le 28 octobre découlaient du plan final de la Commission canadienne des transports. Ce plan de la Commission est le résultat des audiences qu'elle a tenues partout dans les provinces Atlantiques. VIA doit maintenant appliquer ce plan final et c'est ce que nous avons fait le 28 octobre. Maintenant, nous devons voir si ce plan comporte des faiblesses, combien de personnes sont incommodées suite aux changements apportés. On s'attend à ce que nous effectuions la commercialisation nécessaire, les enquêtes nécessaires, les analyses nécessaires, à ce que nous nous occupions des plaintes que nous recevons et probablement aussi de celles que la CCT recevra. Si le système comporte des lacunes, nous devons en aviser la Commission canadienne des transports et demander des changements. Le public est également libre de le faire. Alors, c'est ce que nous ferons.

Pour ce qui est des gens d'Edmundston qui doivent se rendre à Saint-Jean pour venir à Montréal, je présume que s'il y a suffisamment de personnes intéressées et que la demande est assez forte pour un service amélioré, alors, nous en tiendrons compte.

**Le président:** Merci, monsieur Dionne et M. Roberts.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Deniger.

**M. Deniger:** Monsieur Roberts, dans votre déclaration d'ouverture consignée au compte rendu, vous dites à la page 2 que vous assistez actuellement à une augmentation du volume de voyageurs de plus de 5 p. 100 et même de 30 p. 100 en 1976. Ensuite à la page 6 de votre déclaration, vous dites:



*[Texte]*

As a result of the transportation facilities we now have in place about 90 per cent of all our intercity trips in Canada are made by the private automobile.

So, basically, despite the fact that you have increased your ridership, from the figures that I remember, I do not see any lessening of the private automobile as the main transportation carrier in Canada, and I was wondering if you have indeed done, since you have taken over, any market study and found out from your ridership where they are coming from. Are they leaving their cars or are they leaving the bus or are they leaving the plane? I am talking basically of the corridor, of course.

**Mr. Roberts:** What I also said was that in certain corridors like Montreal-Toronto, our percentage of the market is probably 15 to 20 per cent.

As a matter of fact, if you take the whole of Canada and you look at just the corridors where rail is located and providing services, it is probably in the order of 15 to 20 per cent of the market. All I am saying is that we are increasing our ridership generally across Canada, and from 1976, 1977, to date, we have about a 30 per cent increase across Canada. There are some markets that are higher than that. There are markets that are below the average.

**Mr. Deniger:** But what my interest is, where are they coming from? Are they leaving their cars or are they leaving the bus or are they leaving the plane?

**Mr. Roberts:** From the market surveys that we have made, and these have been between Montreal and Toronto, they are leaving their automobiles. As a matter of fact, the majority of them are leaving their automobiles. The odd one, a much fewer number, are leaving air and there is the odd one who is leaving bus.

**Mr. Deniger:** Your tariff structure—do you think that it should be the same across the country or do you think that your tariff structure within the corridor should tend more and more to recover costs?

**Mr. Roberts:** Our tariff structure is the same across the country. It is on a mileage-bought basis and there is no discrimination from one end of the country to the other. Whether that will apply in the longer term is a very logical question.

**Mr. Deniger:** Recently you spoke here at the Chateau Laurier in front of the Science Council of Canada to different people in the transportation business, and one of the statements that you made—and I wish I had it in front of me—is that where there is a different degree of service in terms of quality, maybe even in more general terms, the tariff should be different. Is that an accurate statement?

**Mr. Roberts:** What I said before the Transportation Committee of the Science Council was that a well operated passenger train was more attractive than a well operated bus service and therefore should demand a higher tariff. That is what I said. And in the longer term, if we are going to develop real corridors that are going to be much more attractive than the

*[Traduction]*

Par suite des installations routières dont nous avons doté notre pays, environ 90 p. 100 de tous les voyages interurbains se font en automobiles particulières.

Donc, fondamentalement, en dépit du fait que vous avez augmenté le nombre de voyageurs par train, d'après ces chiffres, je ne constate aucune diminution de l'utilisation de l'automobile particulière comme principal moyen de transport au pays, depuis que vous êtes là, est-ce que vous avez fait une étude de marché afin de voir d'où venaient vos clients. Vous arrivent-ils après avoir abandonné l'automobile, l'autobus ou l'avion? Évidemment, je parle surtout du corridor.

**M. Roberts:** J'ai également dit que dans certains corridors comme Montréal-Toronto, notre pourcentage du marché est de 15 à 20 p. 100.

En fait, si vous tenez compte de l'ensemble du pays en ne relevant que les corridors équipés d'un chemin de fer, notre part du marché est d'environ 15 à 20 p. 100. Tout ce que je dis, c'est que de façon générale au pays nous avons connu une augmentation du nombre de voyageurs de 1976 à 1977 et qu'aujourd'hui nous assistons à une augmentation d'environ 30 p. 100 partout au pays. Pour certaines lignes l'augmentation est plus élevée que dans d'autres. Les lignes sont en-dessous de la moyenne.

**M. Deniger:** Mais d'où arrivent-ils? Ont-ils quitté l'automobile, l'autobus ou l'avion?

**M. Roberts:** Selon les études de marché que nous avons effectuées à Montréal et à Toronto, ils abandonnent l'automobile. En fait, la majorité abandonne l'automobile. Quelques-uns, moins nombreux, quittent l'avion et dans des cas assez isolés l'autobus.

**M. Deniger:** Pensez-vous que votre structure tarifaire devrait être la même partout au pays ou croyez-vous qu'elle devrait viser de plus en plus à recouvrer les coûts à l'intérieur des corridors?

**M. Roberts:** Notre structure tarifaire est la même partout au pays. Elle est basée sur la distance parcourue et il n'y a aucune discrimination d'un bout à l'autre du pays. Il est très logique de se demander si cela va s'appliquer à long terme.

**M. Deniger:** Récemment, au Château Laurier, lors d'une réunion du Conseil des Sciences du Canada vous vous êtes adressé à des représentants des divers modes de transport, je n'ai malheureusement pas votre déclaration sous la main, mais l'une des choses que vous avez dites, c'est que le service variait en qualité et que même en terme général, les tarifs devaient être différents. Est-ce bien ce que vous avez dit?

**M. Roberts:** Ce que j'ai déclaré devant le comité de transports du Conseil des sciences, c'est qu'un service voyageurs bien organisé était plus attrayant qu'un service d'autobus bien organisé et devait donc justifier un tarif plus élevé. Voilà ce que j'ai dit. A long terme, si nous exploitons de vrais corridors qui seront beaucoup plus intéressants pour les voyageurs que

*[Text]*

existing services, then there could be all kinds of scope for a different type of pricing.

**Mr. Deniger:** Earlier on, at the opening of your remarks, you mentioned costing order 6315 of the RTC. Was it 6315 or 6313?

**Mr. Roberts:** It was 6313.

**Mr. Deniger:** Thirteen.

**Mr. Roberts:** R6313.

**Mr. Deniger:** That followed, as you remember very well, a very long costing hearing. Have you made representations to the CTC to have a new costing hearing?

**Mr. Roberts:** There are some talks and there will be a formal application to the CTC for a revision of R6313.

**Mr. Deniger:** Can you explain to me why you would find it necessary to have a new costing hearing?

• 1730

**Mr. Roberts:** Because since R6313 was formulated, conditions have completely changed with the creation of VIA. We are not costing under the same circumstances.

**Mr. Deniger:** So you are still using that formula, are you, for your costing? Or is there any need for costing now? At the end of the year, when you prepare your financial statement, I have never really understood the relationship that existed between MOT, CTC and you. Could you elaborate on the relationship? Who do you take directions from, if you do take directions? Is it MOT, the Minister, the CTC?

**Mr. Roberts:** We have contracts with MOT and the CTC is a regulatory body; and every rail-passenger service that we operate now is being operated under a railway transport committee order. It is regulated.

**The Chairman:** This will be your last question, Mr. Deniger.

**Mr. Deniger:** Thank you, Mr. Chairman.

At the end of the year when you present your bill to MOT, do you still take into consideration the rail-costing order 6313?

**Mr. Roberts:** Exactly.

**Mr. Deniger:** Okay.

**The Chairman:** Thank you very much. We are down now to the second round and I would ask participants to keep it fairly tight.

I have Mr. Lumley, Mr. Darling and Mr. Harquail.

**Mr. Lumley:**

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, I want to refer back to the dialogue of Mr. Roberts and our colleague from London East, Mr. Turner. This is a bit delicate, Mr. Chairman, but I think it has to be said.

*[Translation]*

ce que nous avons actuellement, alors il pourrait y avoir tout une variété de prix.

**M. Deniger:** Au début de la séance, vous avez fait allusion au décret 63-15 sur l'établissement des prix du Comité des transports par chemins de fer. Était-ce le 63-15 ou le 63-13?

**M. Roberts:** C'était le 63-13.

**M. Deniger:** Treize.

**M. Roberts:** R6313.

**M. Deniger:** Comme vous vous en souvenez, il y a eu de longues audiences sur l'établissement des prix. Avez-vous présenté des instances à la CCT pour de nouvelles audiences à ce sujet?

**M. Roberts:** Il en a été question et nous présenterons une demande officielle à la CCT pour la révision du décret 6313.

**M. Deniger:** Pouvez-vous m'expliquer pourquoi vous pensez qu'une nouvelle audience serait nécessaire?

**M. Roberts:** Depuis l'adoption du R6313, les conditions ont changé du tout au tout en raison de la création du service VIA. Nous n'établissons donc plus les coûts dans des circonstances comparables.

**M. Deniger:** Vous utilisez donc encore cette formule pour établir vos coûts? Est-il besoin de faire cela maintenant? Lorsque vous préparez vos états financiers à la fin de l'année, qui vous donne des instructions? Je n'ai jamais vraiment compris quel lien existait entre le ministère des Transports, la Commission canadienne des transports et votre service. Pouvez-vous le préciser? Est-ce le ministère des Transports, le ministre ou la CCT qui vous donne des directives?

**M. Roberts:** Nous obtenons des contrats du ministère des Transports; la CCT est un organisme de réglementation. D'ailleurs, nous faisons fonctionner chacun des services ferroviaires pour passagers en vertu d'un décret du Comité des transports ferroviaires. Il s'agit d'une activité réglementée.

**Le président:** Ce sera votre dernière question, monsieur Deniger.

**M. Deniger:** Merci, monsieur le président.

A la fin de l'année lorsque vous présentez vos coûts au ministère des Transports, tenez-vous encore compte du règlement 6313 relatif à l'établissement des coûts ferroviaires?

**M. Roberts:** Tout à fait.

**M. Deniger:** C'est bien.

**Le président:** Merci. Nous entamons maintenant un second tour et je demande aux intervenants de se limiter d'assez près à leur temps de parole.

Sont inscrits sur la liste, MM. Lumley, Darling, et Harquail.

Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Monsieur le président, j'aimerais revenir à l'échange entre M. Roberts et notre collègue de London-Est, M. Turner. C'est une question un peu délicate, monsieur le président, mais j'estime que certaines choses doivent être dites.



*[Texte]*

Mr. Roberts, we have seen already, from members on both sides of this Committee, that there is a lot of support for VIA Rail, and any criticisms made are made, I think, on a constructive basis. And I can think of no one in Parliament over the past 11 years who has been more consistent, more constructive, more of a salesman for railways in Canada, and particularly passenger rail, than Charlie Turner. So I think it very unfair that the implication would be made that he is doing this for publicity purposes, if you go back to his first speech in the House in 1968. And I am sure you did not mean to imply that in the same way, in particular with his intervention.

I think it is important that members of Parliament have feedback from individual Canadians, particularly when they work in Crown corporations. And I will say this as a former businessman, that I liked to find out what was going on at the grass-roots of my companies. I liked to have it directly, obviously, but I realize that sometimes there is a wall between management and your employees which people have to circumvent. But the most important thing is that we get the feedback from the grass-roots.

I can verify the tremendous communication that Mr. Turner has with "the boys", as he calls them, in the field; and I think what we would like to get from you, and I am sure we want to get it from Mr. Bandeen, when he comes, and from the CTC, is that it is very delicate for a member of Parliament to give specific indications because they are very concerned about a witch hunt being undertaken against individual employees—and I think it is no different in the private sector. And I do not think that Charlie or anybody else in this Committee would have any hesitation about giving specific instances in the interests of rectifying a situation because of what I said earlier, that we all want to see exactly what you want.

Mr. Turner has had his own house ransacked in the last couple of weeks, his files, all his information being looked at by persons unknown, all of a sudden because of allegations that he has made—and obviously that it is a very unsettling experience, particularly when his sole concern is the improvement of rail safety and the whole general concept of rail acceptance across Canada. I would hope that you could give some assurance to Mr. Turner and to all of us here that you were actively seeking representation on behalf of members of Parliament where they see injustices in the area of, well, in your particular case, rail passenger transportation that can be rectified. I would, given that background, hope that you would make some positive comment on the dialogue because I think we got a little bit off track earlier. Speaking as an individual Canadian, I think Charlie Turner has done a tremendous job in terms of people in the rail industry and in his years as an MP.

• 1735

**Mr. Roberts:** Mr. Lumley, the only thing I said a while ago was that I do not like reading the newspaper with headlines that say, "VIA Cruise, Concern About Getting onto a VIA Train". That strikes me because we have 4,000 people working

*[Traduction]*

Monsieur Roberts, nous avons vu que les membres de ce Comité, quel que soit leur parti, soutenaient beaucoup VIA. Par conséquent, toutes les critiques que l'on peut formuler seront dans un esprit positif. D'ailleurs, au cours des 11 dernières années, il n'y a personne au Parlement, qui se soit fait un apôtre plus constant et constructif des chemins de fer au Canada, et particulièrement des services aux passagers, que M. Charlie Turner. Il est donc injuste de sous-entendre qu'il tient de tels propos pour des raisons publicitaires et à cet égard on peut se reporter à son premier discours prononcé à la Chambre en 1968. Je suis d'ailleurs certain que vous n'aviez pas cette intention lorsque vous avez fait des commentaires sur son intervention.

Il est très important pour les députés de savoir ce que les citoyens canadiens pensent, en particulier lorsque ces derniers travaillent pour des sociétés de la Couronne. J'ajouterai en tant qu'homme d'affaires que j'aimais bien savoir ce qui se passait tout à la base dans mes entreprises. J'aime bien obtenir l'avis des gens à la source, mais je me rends bien compte qu'il y a tout de même un mur à franchir entre les cadres et les employés. Quoi qu'il en soit l'important, c'est de savoir ce que pensent les gens de là-bas.

Je suis en mesure de vérifier sur place quelles communications extraordinaires M. Turner a établi avec ses «gars» comme il les appelle. Ce que nous aimerions donc obtenir de vous, et certainement de M. Bandeen, lorsqu'il comparaitra ainsi que de la CCT... Vous savez il est très délicat pour un député de donner des instructions précises car on a toujours peur de la possibilité d'une chasse aux sorcières contre certains employés c'est d'ailleurs la même chose dans le secteur privé. Je ne crois pas que M. Turner ou tout autre membre de ce Comité hésiterait à mentionner des cas précis en raison de ce que j'ai dit plus tôt, si cela peut aider à rectifier une situation, car nous cherchons les mêmes résultats que vous.

Ces deux dernières semaines, on a mis la maison de M. Turner sans dessus-dessous, ses dossiers, tous ses renseignements ont été fouillés par des inconnus, tout cela en raison des allégations qu'il a faites. Évidemment, c'est un fait très troublant, surtout si l'on sait que son unique préoccupation est d'améliorer la sécurité ferroviaire et de faire mieux accepter le service ferroviaire au Canada. J'espère donc que vous pouvez assurer M. Turner et nous tous ici que vous avez vraiment cherché à recevoir les instances des députés relativement aux injustices à corriger, dans votre cas particulier, au niveau du transport des passagers par rail. Dans ce contexte, j'espère que vous avez des observations positives à faire au sujet d'un échange car nous nous sommes quelque peu éloignés d'un tel concept plutôt. En tant que Canadien, j'estime que M. Charlie Turner, s'est acquitté de façon magnifique de ses fonctions de député comme du rôle qu'il a joué auprès des employés de chemins de fer.

**M. Roberts:** Monsieur Lumley, tout ce que j'ai dit il y a un moment, c'est que je n'aime pas lire à la une des journaux des choses comme, «Une croisière VIA, on se demande s'il faut prendre le train VIA». J'en suis choqué. Nous avons 4,000

[Text]

their butts off to try to improve this rail passenger service and that is not the kind of publicity I like to get. If it is warranted, fine and dandy. If we have made a boo-boo, fine and dandy but that is as far as it goes. In so far as Mr. Turner is concerned, that is as far as my comment was to go. We are looking for all of the help we can get.

We have a tremendous job to do and Mr. Turner with his tremendous background in so far as rail is concerned—well we would really appreciate and welcome all of the feedback we could possibly get because I think we have to work together on this thing. We are all going to have to work together if we are going to improve our public transportation services. The only thing that I do not like and will not take lying down is some accusation that I do not feel is warranted in so far as VIA is concerned because that is a reflection on all of our people in Southwestern Ontario and that statement is saying that VIA people are not doing a job and, that, I really cannot lie back and say nothing about. That is as far as it went, Mr. Turner. I guess that is about all I can say but we need all of the help we can possibly get. The point of my statement a while ago was not to try to cut off that communication which is absolutely essential.

**Mr. Lumley:** Just one short comment, Mr. Chairman, I am sure that you want to assure Charlie and other members here, who have representation from members, that there will be no recrimination of individual employees with respect to their contacting their MP. I just want to make sure I get that on record, because it was not there before and I know you well enough that it is . . .

**Mr. Roberts:** I have no problem with that. With the 4,000 VIA employees, what we are trying to do is to build a team spirit and really what we have to do is to work together because every person on that team has to put his or her shoulder to the wheel to make this thing go. There is no way that we would try to recriminate a particular employee. I guess that is all I can really say. I think the rail passenger—and I think you will agree with me, Mr. Turner—accident record in Canada has been an extremely good one.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Roberts.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Roberts.

**The Chairman:** Mr. Darling.

• 1740

**Mr. Darling:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, following Mr. Lumley's and Mr. Turner's comments, certainly I can verify that I have known Mr. Turner for the last seven years, and if you could say anyone was not a headline hunter I think Charlie Turner could be put at the top of the list. I know of his concern. Mind you, I believe this Committee is very fortunate to have on it someone with his vast knowledge, because a lot of us do not know too much about your service, Mr. Roberts. I just wanted to put that word in. I know Mr. Turner is doing that in the best interest.

I think a lot of us are more interested than anything else to see that you run a good railway. I do not think the day will

[Translation]

employés qui font tout en leur pouvoir pour améliorer le service-voyageurs. Ce n'est pas le genre de publicité que j'aime récolter. Si elle est justifiée, alors prenons-en notre parti. Si nous avons fait des gaffes, alors il faut l'accepter. Mais c'est tout. C'est tout ce que je vais dire au sujet de l'intervention de M. Turner. Nous cherchons à obtenir le plus d'aide possible.

Étant donné le travail très exigeant qui nous attend et les états de service fort impressionnants de M. Turner, dans le domaine ferroviaire, nous apprécierions avoir le plus d'aide possible car il nous faut collaborer à ce projet. Il nous faut travailler ensemble si nous désirons améliorer le service de transport public. La seule chose que je ne puis accepter c'est l'accusation injustifiée voulant que les employés de VIA ne fassent pas bien leur travail. Cette accusation rejaillit sur tous les employés de VIA dans le sud-ouest de l'Ontario et je me dois d'y répliquer. C'est le seul commentaire que je ferai, monsieur Turner. Je répète que nous avons besoin de toute l'aide possible. La déclaration que j'ai faite auparavant ne visait pas à couper cette communication qui est absolument essentielle.

**M. Lumley:** Une brève observation, en terminant, monsieur le président. Je suis certain que vous voudrez assurer M. Turner et les autres députés ici présents qui ont été alertés par les employés de VIA Rail que ceux-ci ne feront pas l'objet de repréailles pour avoir fait ce qu'ils ont fait. Je voudrais que cette assurance figure au procès-verbal car elle n'a pas été donnée plus tôt. Je vous connais assez pour savoir . . .

**M. Roberts:** Je n'y vois pas d'inconvénient. VIA a 4,000 employés. Nous nous efforçons de créer un esprit d'équipe et de collaboration. Chaque membre de l'équipe doit faire sa part. Il n'est pas question d'adresser des reproches à un employé en particulier. Je crois que c'est tout ce que je puis dire. Vous conviendrez avec moi, monsieur Turner, que notre service voyageurs a eu très peu d'accidents au cours de son histoire.

**Le président:** Merci, monsieur Roberts.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président, monsieur Roberts.

**Le président:** Monsieur Darling.

**M. Darling:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, je connais M. Turner depuis sept ans et je puis vous dire que, s'il y a quelqu'un qui ne cherche pas à faire les gros titres, c'est bien lui. Je sais quelles sont ses préoccupations. Le Comité devrait se féliciter de compter parmi ses membres une personne ayant une telle connaissance des services que vous fournissez, monsieur Roberts, parce que beaucoup d'entre nous en sommes assez peu informés. Je tenais à faire cette remarque parce que je sais que M. Turner déploie ses efforts dans les meilleurs intérêts de tous.

Nous voulons avant tout que les chemins de fer fonctionnent bien. D'autre part, nous ne pouvons espérer, dans un proche



## [Texte]

come in the foreseeable future where you are going to run a profitable one if you are going to service the people of Canada. Of course, again you run into competition. Coming back to my area, I believe someone mentioned earlier that the trains are running at 30 per cent capacity and less. A lot of the trains have been well filled, and they are well filled with deadheads, if you know what I mean; people with passes. I am wondering just how that pass deal is going to work with VIA Rail. But that is an aside.

The thing that worries me is that the trains, and I am again coming back to my area, are running not filled, and yet the damn grey coaches are running almost run like a train on weekends. Instead of one bus coming into the little village of Burks Falls where I live there are four coming in because they are so filled. How are you going to try to attract that particular service?

You mentioned that travelling by rail is more comfortable and therefore is entitled to charge a higher fare. But a lot of people are looking at their dollars, and if they can save \$2 in going from Toronto to North Bay, or Toronto to Burks Falls, they are going to save that \$2; yet all they would have to do is to get on that train and you would have that extra money. So I am just wondering if, on this basis, you are going to get competitive to try and attract it, because money talks. To me that is very important.

Coming back to what I did say before, I am worried in this time of energy conservation. We are going to have to bite the bullet; the day may come before too long when there is going to be gasoline rationing. Of course, you could probably say it is not you, but you would be closing down stations. I will admit it was the CNR. But I am worried that VIA Rail might say, Well, here we cannot afford it, and therefore the trains are not going to stop as often.

I am hoping to have the privilege of speaking to your vice-president, Mr. Campbell, when the meeting adjourns to see what the outcome was of meetings he has had, and I understand they were productive meetings, with the mayors of five, I believe, of the very important municipalities in my riding. Certainly we want to see rail service continue. In Muskoka during the summertime, and I am now thinking of the Parry Sound-Toronto run, your trains would not stop any place in Muskoka. We pleaded with them to try and have one stop for the summer visitors. Mr. Roberts, I believe you are aware that that is a fairly lucrative summer market. The highways are clogged. I am quite sure a lot of these businessmen, if they could jump on the train Friday night and get off at one stop in Muskoka, could be picked up by their families. We would certainly derive quite a bit of income from it. We were unable to get that at all this past summer. We were trying to get a stop at a place near MacTier on Lake Joseph, and the only place that train would stop was in Parry Sound 25 miles away; not too many people would be doing that. I wanted to bring that to your attention.

Also there is so much going for the railroads: the bad weather in the winter time, and all the rest of it.

## [Traduction]

avenir, que les chemins de fer soient rentables si nous voulons bien servir les Canadiens. Bien sûr, il nous faut faire face à la concurrence. En ce qui concerne ma région, quelqu'un a signalé, je crois, que les trains n'étaient remplis qu'à 30 p. 100 de leur capacité, au maximum. Je dois dire en fait qu'un grand nombre des trains sont fort bien remplis et ce, avec des voyageurs qui passent à l'œil, si vous voyez ce que je veux dire, des personnes qui disposent de billets de faveur. J'ai hâte de voir comment VIA Rail réagira à ce système. C'était là une remarque en passant.

Ce qui m'inquiète, je reviens à ma région, c'est que les trains ne sont pas remplis alors que, pendant les week-ends, les autocars sont absolument bondés. C'est le cas dans le petit village de Burks Falls où j'habite; chaque fin de semaine, il faut quatre autocars vu le nombre de voyageurs. Comment donc allez-vous attirer ces voyageurs vers les chemins de fer?

Vous avez dit qu'on pouvait justifier des tarifs plus élevés pour les chemins de fer parce qu'ils sont plus confortables. Cependant, n'oubliez pas que les gens regardent à leurs dépenses et s'ils savent qu'ils peuvent économiser \$2 sur le trajet Toronto-North Bay ou Toronto-Burks Falls par l'autocar, ils prendront l'autocar. Je me demande comment vous pourrez les inciter à prendre le train vu que la question du prix joue un rôle très important.

D'autre part, n'oublions pas que l'heure est l'économie d'énergie et qu'il va nous falloir prendre le taureau par les cornes; d'ici peu, il y aura rationnement de l'essence. Vous pourrez faire valoir que vous n'êtes pas responsables mais en même temps vous fermez certaines gares. Bon, je sais que c'est le CN qui a fermé des gares. J'aimerais savoir cependant quelle sera la position de VIA Rail à ce propos. Va-t-elle réduire le nombre des arrêts?

J'espère avoir le privilège de parler à votre vice-président, M. Campbell, à la fin de la séance pour connaître le résultat des réunions auxquelles il a participé; je crois savoir qu'il a eu des réunions fructueuses avec les maires de cinq municipalités importantes de ma circonscription. Nous souhaitons fermement que les services ferroviaires ne soient pas interrompus. Pendant l'été, sur la ligne Parry Sound-Toronto, les trains ne se sont arrêtés nulle part dans Muskoka. Nous avons instamment prié la société de prévoir un arrêt à l'intention des vacanciers. Monsieur Roberts, vous savez certainement que ce marché est des plus lucratifs. Les routes sont embouteillées et beaucoup d'hommes d'affaires aimeraient certainement prendre le train le vendredi soir afin de pouvoir être récupérés par leur famille dans Muskoka. Un arrêt dans cette région vous permettrait de gonfler vos recettes. Nous n'avons pas pu avoir satisfaction l'été dernier. Nous avons demandé à ce que le train s'arrête près de MacTier sur le lac Joseph mais en fait il ne s'arrêtait qu'à 25 milles de là, à Parry Sound; il y a bien peu de gens qui voulaient faire la distance. C'est donc une question que je souhaitais porter à votre attention.

D'autre part, les chemins de fer disposent d'importants avantages par rapport aux autres modes de transport en ce

[Text]

**The Chairman:** Make it brief, please, Mr. Darling.

**Mr. Darling:** Okay.

So there is advertising that you can do, and there are a lot of passengers for you in that area, Mr. Roberts.

• 1745

**Mr. Roberts:** What we really have to do is look at every territory, Mr. Darling. In terms of the stop at Lake Joseph, that is the Transcontinental train. We have to look at transportation as it is now being given and see where it can be improved. But, you cannot do everything with trains, there has to be a combination of things. The problem is that the buses and the highways are under provincial jurisdiction. What we have to do is, somehow or other, structure some sort of joint look at the things we are doing now and how they can be improved.

In terms of the 30-per cent occupancy on trains, it was running, on average, at 35 per cent to 40 per cent. Our objective is to get that to 60 per cent to 70 per cent. For that to be done, like minimum rates have to be applied. They are very difficult things to be accepted in the community, because the short-haul passengers out of major centres are causing this 35-per cent to 40-per cent occupancy, they only use the car for a short distance and you have to take it to the end of the run. The end of the run may be a couple of hundred miles away, and that car is running empty and, therefore, is building up seat miles and not passenger miles. That is part of our problem. But it is the whole evolution of our passenger system we really have to start looking at and we have to do some transportation planning, as I said before.

**Mr. Darling:** One short question, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes, I know, but in all fairness, it is 5.45 p.m. and we have had Mr. Roberts here for some time. You have had about 12 minutes or 13 minutes now, Mr. Darling. Make it very brief, please.

**Mr. Darling:** A good many people have tried to buy tickets at the station and they cannot buy them to go 1,000 miles—I am thinking of Parry Sound to Vancouver. There were no trains, the trains were filled. Yet they phone and get it from a travel agency and you have to pay a commission on that. What is the answer? They get on the same bloody train.

**Mr. Roberts:** The travel agency may have had some block space. He dealt with a travel agency and could get space . . .

**Mr. Darling:** He was refused at the station one week or so before.

**Mr. Roberts:** This was from Parry Sound to Vancouver with ticket. Maybe we can ask Mr. Garth Campbell, our Vice-President of Marketing, to answer and give you the background on it.

**The Chairman:** Mr. Campbell, come up to the table, please.

[Translation]

sens qu'il subissent moins les incidences néfastes des intempéries en hiver et ainsi de suite.

**Le président:** Monsieur Darling, soyez bref.

**M. Darling:** Très bien.

Par conséquent, monsieur Roberts, je pense que vous pouvez faire de la publicité et je puis vous dire que vous avez beaucoup de voyageurs potentiels dans cette région.

**M. Roberts:** Monsieur Darling, il nous faut étudier chaque parcelle de territoire. L'arrêt du lac Joseph concerne le transcontinental. Nous devons donc étudier les services de transport actuellement offerts pour déterminer où porter des améliorations. Cependant, à propos des chemins de fer, il faut tenir compte d'un ensemble de facteurs. Les sociétés d'autocars et les routes relèvent de la juridiction provinciale. Il nous faut donc, d'une façon ou d'une autre, procéder à un examen conjoint de la situation pour voir comment elle pourrait être améliorée.

Les transports sont remplis à 35 à 40 p. 100 de leur capacité. Nous visons un taux de 60 à 70 p. 100. Pour arriver à cela, bien sûr, il nous faut appliquer les tarifs minimums. En ce qui concerne le taux de 35 ou 40 p. 100, n'oublions pas que beaucoup des voyageurs qui prennent le train à partir d'une grande agglomération ne parcourent qu'une courte distance alors que le train doit faire toute la ligne. Quand la ligne fait plusieurs centaines de milles de long, les wagons sont vides au-delà d'un certain point et, par conséquent, ce sont les sièges milles et non pas les passagers milles qui s'accumulent. Cela fait partie des problèmes auxquels nous devons faire face. Cependant, c'est sur l'évolution globale de nos services-voyageurs qu'il nous faut nous pencher et il nous faut également procéder à une certaine planification en matière de transport.

**M. Darling:** Monsieur le président, permettez-moi de poser encore une brève question.

**Le président:** Oui, mais n'oubliez pas qu'il est 17 h 45 et que M. Roberts est parmi nous depuis longtemps déjà. Monsieur Darling, je vous ai déjà laissé 12 ou 13 minutes aussi je vous prierais d'être très bref.

**M. Darling:** Je connais beaucoup de voyageurs qui ont dû acheter leur billet Parry Sound-Vancouver auprès d'une agence de voyage parce qu'ils ne pouvaient les obtenir à la gare. On prétendait qu'il n'y avait plus de place. Pourtant, vous devez bien verser une commission à l'agence. Quelle est donc la réponse à ce problème?

**M. Roberts:** Les agences de voyage achètent parfois des séries complètes de places. Par conséquent en s'adressant à une agence de voyage . . .

**M. Darling:** Mais une semaine auparavant il n'était pas possible d'obtenir un billet à la gare.

**M. Roberts:** Vous parlez du trajet Parry Sound-Vancouver. Nous demanderons à M. Campbell, vice-président, services commerciaux, de répondre à cette question.

**Le président:** Monsieur Campbell, voulez-vous vous approcher de la table.



[Texte]

**Mr. Garth Campbell (Vice-President, Marketing, VIA Rail Canada Inc.):** Mr. Chairman, my understanding of this—I think we had some correspondence on it, Mr. Darling—is that the agent at Parry Sound was a CP Rail agent, and in the particular instance either was unable or unwilling to make the reservation requested. Therefore, the passenger had to go to a travel agency and they dealt directly with Toronto. That was an unfortunate incident but it had to do with a very small agency railway operator in Parry Sound, who was not a VIA employee but a Canadian Pacific Railway employee.

**Mr. Roberts:** It was not a tour operator, then, who . . .

**Mr. G. Campbell:** No, as I understand it, it was a regular request. But I think we handled that, or explained it, in correspondence. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Campbell. Thank you, Mr. Darling. I have Mr. Harquail, Mr. Turner and Mr. Peters. Gentlemen, I will ask you to conduct yourselves appropriately, it is 5.45 p.m., more or less.

Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** Thank you, Mr. Chairman.

Through you, Mr. Chairman, to Mr. Roberts, as you can appreciate, we are always enjoined by the Chairman to be brief. Yet you are away running the corporation for 12 months doing your job, and we are here, as members of Parliament, trying to do our job and we get 10 minutes to 12 minutes to cover a few billions of dollars and a few thousand miles of track and all the other questions. But, very briefly, we also want to impress upon you, Mr. Roberts, our interest in trying to understand your problems and to support you. That is the reason why I want to ask a few more brief questions about your situation as a corporation, about an act of Parliament. Do you feel that is necessary? Do you feel that you are in good shape operating the way you are now? There is the question that I just sent over about the CTC and their lack of funds, about inspectors. I have in recent weeks stated that it is okay to move boxcars and automobiles and bulk material but when you move human beings, there is a heavy onus of responsibility and liability on any corporation, particularly a federal Crown corporation, to do that with the assurance that they can do it with maximum safety.

• 1750

Just as an aside, I lived through a train crash on February 22, 1967, when at Salt Springs outside of Amherst we went into a siding and a westbound Ocean Limited hit an eastbound standing. One man died in that crash and there were many hundreds injured. I was among them. So I have a bit of an idea of the importance of safety, and we have tried to underline that with you.

But we were also attempting to glean from you any other thing that we can do as a party and as members of Parliament here in our role in government, whether it is in the House of Commons or whether it is to prod Dr. Bandeen and his officials or Mr. Benson at CTC. Obviously, I think, if we succeeded in anything else today it is to try to express that we

[Traduction]

**M. Garth Campbell (vice-président, Commercialisation, VIA Rail Canada Inc.):** Monsieur le président, nous avons reçu du courrier à ce propos et je crois savoir que l'agent de Parry Sound, un agent de CP Rail, n'était pas en mesure ou ne voulait pas faire la réservation qu'on lui avait demandée. Par conséquent, les passagers ont dû s'adresser à une agence de voyage de Toronto. Il s'agit là d'un incident regrettable concernant un agent des services ferroviaires du Canadien Pacifique à Parry Sound et non pas un employé de Via Rail.

**M. Roberts:** Ce n'est donc pas un agent de voyage qui . . .

**M. G. Campbell:** Non, je crois savoir qu'il s'agissait d'une demande normale. Tout cela est expliqué dans la correspondance. Merci.

**Le président:** Merci monsieur Campbell. Merci monsieur Darling. J'ai sur ma liste, MM. Harquail, Turner et Peters. Messieurs, je vous demanderais de ne pas oublier qu'il est environ 17 h 45.

Monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Merci monsieur le président.

Comme vous pouvez le constater, le président nous enjoint toujours d'être bref; d'un côté, vous gérez la société pendant 12 mois et nous, les députés, nous essayons de faire notre travail en quelque 10 ou 12 minutes, d'étudier des budgets de milliards de dollars, des réseaux de milliers de milles et ainsi de suite. Brièvement, monsieur Roberts, comprenez bien que nous sommes très intéressés à tenter de comprendre vos problèmes et à vous appuyer. C'est pourquoi j'aimerais vous poser encore quelques brèves questions à propos de la situation de votre société et à propos d'une loi du Parlement. Croyez-vous que cela soit nécessaire? Croyez-vous que votre société fonctionne bien maintenant? Je viens tout juste d'envoyer une question à la CCT à propos du manque de fonds et du nombre d'inspecteurs. Au cours des dernières semaines, j'ai affirmé que c'était bien de l'avoir des wagons couverts, de transporter des automobiles et des marchandises en vrac, mais que quand il s'agissait de déplacer des êtres humains, toute société, particulièrement une société fédérale de la Couronne, avait la très grande responsabilité de s'assurer qu'elle le faisait avec le plus de sécurité possible.

Au fait, j'ai moi-même connu un déraillement de train le 22 février 1967. A Salt Springs, près d'Amherst, nous avons pris une voie latérale et un train de la *Ocean Limited* se déplaçant vers l'ouest a percuté un train immobilisé à destination de l'est. Un homme est mort dans cet accident et des centaines de personnes ont été blessées. J'étais du nombre. J'ai donc une bonne idée de l'importance de la sécurité, et c'est ce que nous avons essayé de vous souligner.

Nous voulions aussi que vous nous indiquiez tout ce que nous pouvions faire d'autre dans notre parti à titre de député ou de membre du gouvernement, que ce soit à la Chambre des communes ou auprès de M. Bandeen et de ses collègues, ou auprès de M. Benson à la CCT. De toute évidence, notre but principal aujourd'hui est de vous faire comprendre que nous

## [Text]

do have that interest here and that we are willing to go to work with you.

We want to see the LRC stepped up. We want to see that car equipment is improved. If you have to buy diesels and cars from some other corporation and if they are having problems, we hope in Canada, then we want to support that.

My last point. December is the next month. I got a lot of calls last Christmas. I hope you will be able to indicate to me now that plans are in place to have many extra trains and cars between Montreal and Halifax. It is the only one I can speak of. I had calls of desperation at 10.00 and 11.00 o'clock at night here in Ottawa from constituents and friends and family and other people who were stranded in Montreal—university students. With the limited air connections into Northern New Brunswick and down into the Atlantic area, how were they going to get home? It made me so fed up after about the tenth call. Why were we not able to put on an extra train? That is a peak period. Obviously, we are going to have to move more than the Ocean Limited and the Budd car between Moncton and Campbellton under that new ruling of October. So I wanted to underline that. The timing I think is right, with Christmas just around the corner.

With that, thank you very much for your response to my questions and I hope you will be able to reply to the points I have just touched on.

**Mr. Roberts:** Mr. Harquail, I think what we need to do is to make sure that we press for some integrated transportation planning. We have to improve our public transportation system to reduce our dependence on the private automobile. That is what we are here to do. That is part of the plan.

In terms of the LRC and the alternative to the LRC, I am afraid that in Canada there is no alternative to the LRC. There is no new equipment that has been developed. We can have manufacturers working on what we now have running out there, but I think we need more than that. I think we need some new technology, and the LRC is the new technology.

If we cannot get the LRC for some reason, then we are going to have to go out of the country, and we do not want to do that, of course.

Concerning the Christmas traffic, Mr. Harquail, at Christmas we can have everything with wheels running and we will not be able to meet the demand. As you know, we have a new train system for the Atlantic Provinces, and in most places we have more service than we had last year. One of our problems is Bathurst-Newcastle, and the area between Moncton and Campbellton, that area in there. We will be looking now with the railways to see what we can do about that, trying to increase further some of the train links. But of course there is only a certain amount of equipment. We have a handful of equipment that has not yet been assigned, but we are still a month and a half, or five weeks or something, from Christmas and demands are coming from all over the country. It is going

## [Translation]

sommes intéressés à vos difficultés et que nous sommes disposés à travailler avec vous.

Nous voudrions que le programme LRC soit accéléré. Nous voudrions que les wagons soient améliorés. Si vous devez acheter des locomotives à diesel et des wagons d'une autre société, canadienne j'espère, et que cette société ait des difficultés, nous sommes prêts à vous aider.

Une dernière remarque. Le mois prochain, nous serons en décembre. J'ai eu beaucoup d'appels téléphoniques à Noël dernier. J'espère que vous pouvez maintenant m'affirmer que vous prévoyez affecter de nombreux trains et wagons supplémentaires entre Montréal et Halifax. C'est la seule liaison dont je puisse parler. Ici même à Ottawa, à 22 h 00 et 23 h 00, j'ai reçu des cris de désespoir de commettants, d'amis, d'étudiants à l'université, de parents et d'autres gens qui étaient pris à Montréal. Compte tenu du nombre limité de liaisons aériennes vers le nord du Nouveau-Brunswick et vers la région atlantique en général, comment ces gens pouvaient-ils se rendre chez eux? Après le dixième appel, j'en avais vraiment assez. Pourquoi n'a-t-il pas été possible d'ajouter un train supplémentaire? Il s'agit d'une période de pointe. De toute évidence, aux termes de la nouvelle décision d'octobre, nous devons offrir beaucoup plus que le *Ocean Limited* et l'automotrice entre Moncton et Campbellton. Je tenais à souligner cette question. Le temps est opportun, puisque Noël s'en vient à grands pas.

Cela dit, je vous remercie de vos réponses à mes questions, et j'espère que vous pourrez répondre à ce dont je viens de parler.

**M. Roberts:** Monsieur Harquail, à mon avis, nous devrions insister sur la planification d'un système de transport intégré. Nous devons améliorer notre système de transport public afin de réduire notre dépendance de l'automobile particulière. C'est notre raison d'être, cela fait partie de notre plan.

Pour ce qui est du programme LRC et des autres options, j'ai bien peur qu'au Canada il n'y ait pas d'autres possibilités que le LRC. Aucun autre équipement nouveau n'a été mis au point. Nous pouvons demander aux fabricants de travailler sur la matériel que nous avons déjà, mais je crois que nous avons besoin de plus encore. Nous avons besoin d'une nouvelle technologie, ce que nous offre le LRC.

Si pour une raison ou une autre nous ne pouvons obtenir le LRC, alors nous devons avoir recours à des sources étrangères, ce que nous ne désirons pas.

Pour ce qui est de l'affluence des fêtes, monsieur Harquail, à Noël, nous utilisons tout ce qui roule. Nous ne serons quand même pas en mesure de répondre à la demande. Comme vous le savez, nous avons un nouveau système de transport ferroviaire dans les provinces atlantiques. Dans la plupart des endroits, nous offrons plus de services que l'an dernier. La région de Bathurst-Newcastle et la région située entre Moncton et Campbellton nous posent des difficultés. Nous verrons ce que nous pouvons faire et nous tenterons d'offrir un plus grand nombre de liaisons. Évidemment, nous avons une quantité limitée de matériel. Une poignée d'équipements n'a pas encore été affectée, mais à un mois et demi ou cinq semaines avant Noël, déjà les demandes nous parviennent de tous les



[Texte]

to be impossible to meet them but we are going to do our darndest to do the impossible.

• 1755

**Mr. Harquail:** Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you very much. Mr. Turner.

**Mr. Turner:** Mr. Roberts, I have about another 10 or 12 pages of questions, but I will tell you what I am going to do to shorten them, I am going to send them to you. I would just like to inform you, sir, that I have been elected and I live in a Conservative city. I have been elected four times against very high-class and tough opposition, because the boys stood behind me. I have served five years as Assistant Deputy Speaker, when I was not in a position to speak up, and four years as a parliamentary secretary, where I was tied down to two departments. But I will tell you, sir, if the boys supply me with the information I will show it, because I am not afraid.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Turner. Mr. Peters.

**Mr. Peters:** I want to be short, but I do want to associate myself with those remarks, that were made by other members of the Committee in defence of whatever Mr. Turner may have said. There is an indication when Mr. Turner makes these points that somebody is not satisfied, and it is an indication that your organization is not in a position to get that kind of information, obviously because of the abuse that takes place to the people who will give it to you. That just must be a fact, unless the information is incorrect it must be a fact. I would think, as members of Parliament, we have no control over what the newspapers write. We may have some control over what they ask us or what we answer to them but we do not have any control over what is asked. In my years of association with Charlie I have known him to be a pretty blunt and a pretty straight forward individual. I came from the labour movement myself and I have had, in the past, much to do with trains, I have travelled on them for years weekly. I find that the workers quite often know how to run the damn railroad real well, and the bosses do not know how to run it well. I can remember a particular case where I was at a person's house, he was the general chairman of the union, and he was phoned by the dispatcher, or whatever you call him, the road master or whatever it is, and was asked, what if we run such-and-such a train, what will happen? He said, if you run that train you will run into such-and-such a train. The guy who was getting paid the big money did not know how to run the railroad and the workers did know.

I suggest that you not take it as an offence but take it as an indication that there is something to be desired in information from your employees, and it behoves you and all these gentlemen sitting back here and who are sitting in the front office to go out and have a talk with the boys on the railroad. I am sure that they are going to give you lots of ideas and lots of pointers that may help. The interesting fact is that you mentioned communication even on the train. The trainman is going to go through that train, do not hand me any B.S. about it's being 15 times longer and he is not going to through it, somebody is going to go through it. Most of the crew know what is going on because they all have to sign that they have looked at the

[Traduction]

coins du pays. Il sera impossible de satisfaire tout le monde, mais nous tenterons l'impossible.

**M. Harquail:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci beaucoup. Monsieur Turner.

**M. Turner:** Monsieur Roberts, il me reste encore dix à douze pages de questions, mais pour sauver du temps, je vais plutôt vous les envoyer. Je désire vous informer, monsieur, que j'ai été élu et que je vis dans une ville conservatrice. J'ai été élu quatre fois alors que je faisais face à une opposition très dure et de grande qualité, et ce parce qu'on m'a appuyé. Pendant cinq ans, j'ai été orateur suppléant adjoint et je ne pouvais donner mon opinion. Puis, pendant quatre ans, j'ai été secrétaire parlementaire attaché à deux ministères. Je peux vous dire, monsieur, que maintenant, si on me communique les renseignements voulus, je les montrerai, car je n'en ai pas peur.

**Le président:** Merci, monsieur Turner. Monsieur Peters.

**M. Peters:** Je serai bref, mais je veux m'associer aux autres députés du Comité qui ont pris la défense de M. Turner. Le fait que M. Turner fasse ces remarques démontre qu'il y a insatisfaction et que votre organisme n'est pas en mesure d'obtenir ce type de renseignements, de toute évidence parce qu'on abuse des gens qui pourraient vous les communiquer. Ces renseignements doivent être justes. Les députés n'ont aucun contrôle sur ce que les journalistes écrivent. Nous pouvons choisir les questions et les réponses, mais nous n'avons pas droit de regard sur le texte final. Pendant de nombreuses années, j'ai été associé à Charlie, et je sais qu'il est un homme assez direct et assez raide. J'ai moi-même déjà syndicaliste et je me suis longtemps occupé de trains; pendant des années, j'ai voyagé en train chaque semaine. Les travailleurs savent comment faire fonctionner le chemin de fer, les patrons n'y connaissent rien. Je me rappelle d'un cas particulier. Un jour, j'étais chez le président du syndicat et il a reçu un appel téléphonique d'un régulateur de trains, je ne sais pas comment on l'appelle, un chef cantonnier; il lui demandait ce qui se produirait si tel ou tel train était mis en service. Mon collègue a répondu que si ce train roulait, il entrerait en collision avec un autre train. Celui qui recevait les gros sous pour faire son travail n'y connaissait rien et c'est le travailleur qui savait comment faire.

Ne soyez pas offusqué, mais sachez bien que les renseignements que nous obtenons de vos employés indiquent que quelque chose laisse à désirer; il vous appartient de même qu'à tous les messieurs qui sont assis derrière vous et qui occupent des postes importants d'aller voir ces employés et de discuter avec eux. Je suis certain qu'ils vous donneront beaucoup d'idées et beaucoup d'indications qui pourraient être utiles. Je remarque avec intérêt que vous avez parlé de problèmes de communication même dans les trains. L'agent de train doit parcourir tous les wagons. Ne venez pas me raconter que le train est quinze fois trop long et que l'agent ne le parcourt pas. Quelqu'un doit le faire. Presque tous les employés savent ce

## [Text]

orders and they know why they are off on a siding and waiting for a freight train that is not going to be there for an hour. They know that, and I suggest that you tell the passengers.

The last thing I would like to ask you is, have you done any studies? I am confused. Let me just give you an example. I offered a ticket to one of my secretaries who wanted to borrow one the other day to ride on the bus. She said, "That is no good, that is out of date." I said, "I have another one," and she said, "That is out of date too." The rates keep going up and up, but the passengers do not keep increasing. It seems to me that if we are going to get the car off the road . . . A bus ticket here in Ottawa to go six blocks costs you 60 cents. I can drive my car. I am driving a 400-horsepower car and I can drive it more cheaply than that. I agree that we are paying for the roads and we have all kinds of problems of parking, as well, but it just seems . . . you can have my car for \$200, if you want.

**The Chairman:** I could not afford to put gas in your car.

• 1800

**Mr. Peters:** Well, it has other problems besides that. But in countries where they use rapid transit as transportation—and we in this country need transportation—it is a way of life with big countries. Have we given any consideration to a study—and I think we should if we have it—of providing transportation low enough that people cannot refuse to ride on the trains, that to leave the car at home is to some extent going to be a combination of service, scheduling time and the other things, but it is also a matter of price. If we provide the type of service that is cheap enough . . . Now I do not know how far it is from Alexandria to Montreal for \$6, but I think \$6 is a lot of money to travel. Alexandria, I suppose, is 25 miles from Montreal. I do not know how far it is; it is not very far.

**An hon. Member:** Sixty-five miles.

**Mr. Peters:** Anyway, if you raise it 60 per cent you lose, I would imagine, 20 per cent of the people. Maybe if we lower it 60 per cent we would have 20 per cent more people riding on it, and it is going to cost the same to run the engine and the crew just the same.

So I just ask, if we have not done that kind of study, I think we should because most of us in Parliament are aware that energy is going to be a major problem. Rail transportation and VIA are going to be one of the answers to that real problem, and if we keep raising the price we are defeating our own ends.

**The Chairman:** A good question, a good point. I have often wondered if you did lower them, if you would not increase passengers to the point where your revenue . . .

**Mr. Peters:** Well, in Russia they let you travel for almost nothing, but they do not sell you any cars. There are no cars so they get five or six million people on the system, and it seems to me that it must have a relationship. I think you should do that kind of study.

## [Translation]

qui se passe parce qu'ils doivent signer une feuille indiquant qu'ils ont lu les ordres et qu'ils savent pourquoi le train est sur une voie d'évitement ou qu'on attend un train de marchandises qui n'arrivera pas avant telle heure. Les employés sont au courant et, à mon avis, on devrait informer aussi les passagers.

Finalement, j'aimerais savoir si vous avez procédé à des études. Je ne comprends pas très bien. Je vous donne un exemple. Il y a quelques jours, j'ai prêté un billet à une de mes secrétaires qui voulait prendre l'autobus. Elle m'a dit: «Il n'est plus bon, il est périmé». J'ai répondu: «J'en ai un autre». Et elle m'a dit: «Celui-là est périmé aussi». Les taux ne cessent d'augmenter mais le nombre de passagers n'augmente pas. Il me semble que si nous voulons diminuer le nombre d'autos sur la route . . . Ici à Ottawa, il en coûte 60¢ pour parcourir six coins de rue en autobus. Je pourrais prendre mon auto. J'ai une auto de 400 chevaux; elle me coûte moins cher. Je sais que nous payons pour les routes et que nous avons d'énormes problèmes de stationnement, mais il me semble que . . . Mon auto est à vous pour \$200.

**Le président:** Je ne voudrais pas faire le plein avec votre auto.

**M. Peters:** Ce n'est pas le seul problème. Dans les pays où il y a des moyens de transport rapide, nous avons nous-mêmes besoin de tels moyens de transport, dans les grands pays, les gens sont habitués. Avons-nous envisagé une étude, si nous ne l'avons pas faite, nous devrions, sur des moyens de transport dont les tarifs seraient si bas que les gens ne pourraient pas refuser de les payer, des moyens de transport qui forceraient les gens à laisser leur auto à la maison. Il faudrait qu'un certain nombre de facteurs y contribuent, les horaires, etc., pas seulement un tarif très bas. Mais si le tarif est suffisamment bas . . . Je ne sais pas qu'elle est la distance entre Alexandria et Montréal, mais il me semble que \$6 c'est beaucoup. Alexandria se trouve peut-être à 25 milles de Montréal.

**Une voix:** A 65 milles.

**M. Peters:** De toute façon, je sais que si vous haussez le tarif de 60 p. 100, par exemple, vous pouvez perdre 20 p. 100 de vos habitués. Si vous réduisez le tarif de 60 p. 100, vous aurez peut-être 20 p. 100 plus de clients, et il en coûtera la même chose pour faire marcher le train.

Si nous n'avons pas procédé à une telle étude, nous devrions le faire parce que la plupart d'entre nous ici au Parlement savons que l'énergie deviendra un très grave problème. Le transport par train et Via se veulent des solutions mais si nous continuons d'augmenter les prix nous ne parviendrons pas à nos fins.

**Le président:** L'idée est excellente. Je me suis souvent demandé si en diminuant les tarifs vous ne hausseriez pas votre nombre de voyageurs au point où vos revenus . . .

**M. Peters:** En Russie, on vous permet de voyager pour presque rien, mais on ne vous vend pas d'auto. Il n'y a pas d'auto, de sorte que cinq ou six millions de personnes utilisent les transports publics. Il y a un lien. Je pense que vous devriez mener une étude.



[Texte]

**The Chairman:** Unless you want to respond to that ... somewhat like a representation, but a very good one, as a matter of fact.

**Mr. Roberts:** All I wanted to say, Mr. Peters, is that in terms of communications with everybody in VIA a lot of us have started at the bottom as well and we have been through that one. I know and I am convinced that there has to be communication. There is not doubt about it. Communication through the member of Parliament is very important to us and we do not want to cut that off by any means. We are trying to bring our employees into designing courses, designing our services. We hope to expand that so that in every piece of railway line where we run passenger trains our employees will be involved in the type of service we are going to run, and what is wrong with our services, that type of thing. I think that is required because I agree with you that the only people who know how to run the railroad are the railroaders themselves, the people who really have to run the trains.

**An hon. Member:** Right.

**Mr. Roberts:** So I am really convinced about that.

In terms of the reduction in rates, I think perhaps we should be looking at Sweden where they are now trying an experiment where they have in fact cut rates, as a matter of fact, slashed railway rates in the country to encourage the citizens to use public transportation as such. Perhaps we should be watching the results of those experiments.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Roberts. I am sorry that Mr. Rupert Tingley, the president of CN Marine left before he had those final comments and remarks. However, he will be with us tomorrow.

I wanted, on behalf of the members, to express our appreciation and thanks to you, sir, and to all of your officials, and to underscore the words of Mr. Darling and Mr. Lumley with respect to the role that members of Parliament generally have to play. Mr. Lumley summed it up very accurately, and I am sure Mr. Turner appreciates your response. It is a role that falls to some of us from time to time and one that we try and carry out.

• 1805

To my knowledge, it has always been done with honour, respecting the sources but always being aware of the need for the information to be communicated, frequently by mail. It does not have the impact that is desired, and a forum such as this, the floor of the House and here where to some degree there is privilege, in many instances this is the most effective way of doing it and I am sure that we have all learned something most useful.

Gentlemen, the Committee stands adjourned until 9.30 a.m. tomorrow, November 23, when we shall consider Vote 95, Surface Transportation Program under Transport. We will have as our witness Mr. R. Tingley, President of CN Marine Incorporated, before us. Thank you.

[Traduction]

**Le président:** Je ne sais pas si vous voulez répondre ... C'est davantage une suggestion, une excellente suggestion, d'ailleurs.

**M. Roberts:** Tout ce que je veux dire au sujet des communications avec les gens de Via, monsieur Peters, c'est que nous avons tous commencé au bas de l'échelle et que nous savons tous qu'elle est la situation. Je suis convaincu de la nécessité de la communication. Je n'ai aucun doute à ce sujet. La communication avec le député au Parlement est importante pour nous et nous ne voulons certainement pas y mettre fin. Nous faisons suivre à nos employés des cours qui les amènent à s'intéresser à la conception de nos services. En procédant de cette façon, nous espérons qu'il pourront s'intéresser à tous les éléments du service-voyageurs. S'il y a quelque chose qui ne va pas, ils seront en mesure de le constater. Je pense que c'est nécessaire parce que je suis bien d'accord avec vous sur le fait que les gens qui savent le mieux faire marcher le chemin de fer sont les cheminots eux-mêmes, les gens du chemin de fer.

**Une voix:** Exactement.

**M. Roberts:** J'en suis absolument convaincu.

En ce qui concerne la réduction des tarifs, nous pourrions nous pencher sur l'expérience menée en Suède où on vient de réduire les tarifs de façon radicale afin d'inciter les gens à utiliser les transports publics. Il serait intéressant de voir les résultats de cette expérience.

**Le président:** Merci, monsieur Roberts. Je regrette que M. Rupert Tingley, le président de CN Marine ait quitté avant d'avoir entendu ces dernières observations. Il sera là demain, cependant.

Au nom du Comité, je désire vous remercier, vous, ainsi que tous vos hauts fonctionnaires, et souscrire à ce que MM. Darling et Lumley ont dit au sujet du rôle du député au Parlement. M. Lumley l'a très bien résumé. Je suis sûr que M. Turner a aimé votre réponse. C'est un rôle qui est échu à certains d'entre nous et que nous essayons de jouer au meilleur de notre connaissance.

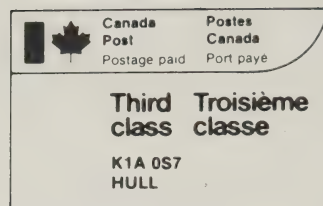
Que je sache, nous nous sommes toujours acquittés de ce rôle avec distinction, nous avons toujours respecté nos sources. Nous avons cependant révélé les faits, souvent par courrier. Nous n'avons pas toujours obtenu l'effet voulu de cette façon. Une tribune comme celle-ci, ou comme celle de la Chambre, à laquelle est attaché certains privilèges, dans bien des cas est des plus efficaces. Nous avons tous appris quelque chose au cours de cet échange.

Messieurs, le Comité reprendra ses travaux à 9 h 30 demain, le 23 novembre, alors que le sujet de son étude sera le crédit 95, sous programme des Transports de surface et transports. Le témoin sera M. R. Tingley, président de CN Marine Incorporée. Merci.









If undelivered, return COVER ONLY to  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7  
En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT  
à l'Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From VIA Rail Canada Inc.:*

Mr. Frank Roberts, Chairman and President;  
Mr. Angus Campbell, Vice-President, VIA Ontario;  
Mr. Garth Campbell, Vice-President, Marketing.

### *De VIA Rail Canada Inc.:*

M. Frank Roberts, président;  
M. Angus Campbell, vice-président, VIA Ontario;  
M. Garth Campbell, vice-président, Commercialisation.



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 10

Friday, November 23, 1979

Chairman: Mr. J.M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 10

Le vendredi 23 novembre 1979

Président: M. J.M. Forrestall

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80: Vote 95—Surface  
Transportation Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980: crédit 95—Programme des  
transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

First Session of the  
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
trente et unième législature, 1979

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. J.M. Forrestall

*Vice-Chairman:* Mr. Jack Ellis

Blaikie  
Bockstael  
Campbell (*LaSalle*)  
Deniger  
Elliott

Ferguson  
Hargrave  
Harquail  
Lumley  
MacLellan

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. J.M. Forrestall

*Vice-président:* M. Jack Ellis

Messrs. — Messieurs

Mayer  
McKenzie  
Peters  
Reid (*St. Catharines*)

Richardson (*Humboldt-  
Lake Centre*)  
Turner  
Whittaker—(19)

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65 (4) (b)

On Thursday, November 22, 1979:

Mr. Elliott replaced Mr. Ritchie (*Dauphin*);

Mr. McKenzie replaced Mr. McLean;

Mr. Hargrave replaced Mr. Darling.

Conformément à l'article 65 (4) b) du Règlement

Le jeudi 22 novembre 1979:

M. Elliott remplace M. Ritchie (*Dauphin*);

M. McKenzie remplace M. McLean

M. Hargrave remplace M. Darling.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, NOVEMBER 23, 1979  
(11)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:35 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Bockstael, Deniger, Elliott, Ferguson, Forrestall, Hargrave, Lumley, MacLellan, Mayer, McKenzie, Reid (*St. Catharines*) and Richardson (*Humboldt-Lake Centre*).

*Other Member present:* Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*).

*Witness:* Mr. Rupert J. Tingley, President and General Manager, CN Marine Inc.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 6, 1979, Issue No. 3*).

The Chairman called Vote 95—Surface Transportation Program under TRANSPORT

Mr. Tingley made a statement and answered questions.

At 11:02 o'clock a.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. Tuesday, November 27, 1979.

## PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 23 NOVEMBRE 1979  
(11)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9h 35, sous la présidence de M. Forrestall (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Bockstael, Deniger, Elliott, Ferguson, Forrestall, Hargrave, Lumley, MacLellan, Mayer, McKenzie, Reid (*St. Catharines*) et Richardson (*Humboldt-Lake Centre*).

*Autre député présent:* M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*).

*Témoin:* M. Rupert J. Tingley, président et directeur général de CN Marine Inc.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du mardi 6 novembre 1979, fascicule no 3*).

Le président met en délibération le crédit 95—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS.

M. Tingley fait une déclaration et répond aux questions.

A 11h 02, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 27 novembre 1979, à 20 heures.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Friday, November 23, 1979.

• 0933

**The Chairman:** Good morning, gentlemen, ladies. We shall resume consideration of our Order of Reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. I will call Vote 95:

## TRANSPORT

A—Department—Surface Transportation Program

## Budgetary

Vote 95—Payments to CN Marine Inc. and Canadian National Railway Company pursuant to contracts with Her Majesty .....\$118,800,000

**The Chairman:** You will find these votes on pages 28-68 and 28-69 in your Blue Book.

It is a bit of an historic occasion. As some of you are aware, there is no opportunity any longer, for the first time in the history of this country, to significantly have the railway in front of us. Yesterday we had VIA Rail which was, of course, new. Today we have the second major aspect of what used to be the responsibility of Canadian National itself to respond and to answer for, and that is, of course, the marine aspect of the Canadian National Railway.

It is my privilege this morning to welcome the first president of the new corporation, Mr. Tingley. We do that, noting the historic occasion on which you are here. Might I ask you to introduce the officials you have with you.

**Mr. Rupert J. Tingley (President and General Manager, CN Marine):** Thank you very much, Mr. Forrestall. As you say, this is a historic occasion in that this is the first time CN Marine has been here. It is also an historic occasion for me, or something of that nature, because it is the first time that I have ever appeared before a parliamentary committee.

• 0935

With me today, on my immediate right, is Mr. Frank Broderick, Assistant General Manager, Operations; next to him is Mr. Robert Kennedy, Director of Finance and Administration; just around the corner is Kenneth Wood, Assistant General Manager, Technical; over at the table there is Mr. Cliff Kelley, Manager of our Prince Edward Island service; Mr. Hobart Fowler, Manager of what we call our Gulf Services, essentially those services which operate from North Sydney to Port-aux-Basques; Paul Bray, Co-ordinator of Budgets and Statistics; somewhere is Mr. Wes Kelley, down there, Director of Public Affairs and Marketing; and Mr. Robert Ward, Executive Assistant. That is the team I have with me, Mr. Chairman.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le vendredi 23 novembre 1979

**Le président:** Bonjour, mesdames et messieurs. Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi qui porte sur les prévisions budgétaires pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. Nous passons à l'étude du crédit 95:

## TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports de surface

## Budgétaire

Crédit 95—Paiements à CN Marine Inc. et à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada conformément à des marchés conclus avec Sa Majesté .....\$118,800,000

**Le président:** Vous trouverez ce crédit aux pages 28-68 et 28-69 du Livre bleu.

L'occasion est historique. Comme le savent certains d'entre vous, nous n'aurons plus l'occasion, pour la première fois dans l'histoire du pays, de faire comparaître les sociétés de chemins de fer. Hier, nous avons accueilli les représentants de VIA Rail, un organisme nouveau. Aujourd'hui, nous étudions le deuxième aspect principal de ce qui, anciennement, était une responsabilité des Chemins de fer nationaux; il s'agit bien sûr du service maritime des Chemins de fer nationaux.

J'ai l'honneur ce matin de souhaiter la bienvenue au premier président de cette nouvelle entreprise, M. Tingley. Je ne puis m'empêcher de noter l'aspect historique de votre visite. Je vais maintenant vous demander de nous présenter les collaborateurs qui vous accompagnent.

**M. Rupert J. Tingley (président et directeur général, CN Marine):** Merci beaucoup, monsieur le président. Comme vous venez de le dire, voilà en effet qui est digne de mention: c'est la première fois que CN Marine comparaît. C'est également un grand jour pour moi, puisque c'est la première fois que je compare devant un comité parlementaire.

M'accompagnent aujourd'hui, à ma droite immédiate, M. Frank Broderick, directeur général adjoint, Opérations; à ses côtés, M. Robert Kennedy, directeur des Finances et de l'Administration. Le premier au coin de la table est M. Kenneth Wood, directeur général adjoint, Services techniques. À la table du fond, se trouvent M. Cliff Kelley, directeur de notre service à l'Île-du-Prince-Édouard; M. Hobart Fowler, directeur de ce que nous appelons nos services du golfe, c'est-à-dire le service que nous exploitons de North Sydney à Port-aux-Basques; M. Paul Bray, coordonnateur des budgets et de la statistique. Là-bas, au bout de la table, se trouve M. Wes Kelley, directeur des Relations publiques et de la Commercialisation; ainsi que M. Robert Ward, adjoint à l'exécutif. Voilà l'équipe qui m'accompagne, monsieur le président.



[Text]

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. President. Do you have an opening statement that you would like to make?

**Mr. Tingley:** Yes, I have an opening statement which I would like to read, or at least go through, probably with some additional comments as I go along.

**The Chairman:** I understand the copies of the President's statement have been circulated.

Mr. Tingley.

**Mr. Tingley:** Mr. Chairman and members, some on the Committee from the Atlantic Provinces know CN Marine as a ferry operator, ship repairer and employer, a purchaser, a truck carrier. Others know us as the railway that went to sea, a coastal boat operator, a northern resupply operation, an essential component of the region's tourist industry and a few other things, sometimes not always complimentary.

I thought it appropriate to take a few moments this morning to introduce the company and some of my senior officers. CN Marine, as the principal ferry operator on the East Coast, owns and charters up to 33 ships each year under contract to the government of Canada. We carry approximately 2.25 million passengers, a million automobiles and trucks, almost a million tons of rail freight each year throughout the territory. The federally-contracted operations consist of a year-round ferry service between New Brunswick and Prince Edward Island that carries passengers, passenger-related vehicles, commercial highway units and rail cars. We operate the year-round ferry service between North Sydney, Nova Scotia, and Port-aux-Basques, Newfoundland, that carries passengers, highway and rail traffic. We operate another ferry service for passengers and highway traffic during the tourist season between North Sydney and Argentia on the southeast coast of Newfoundland. We operate a year-round passenger and freight boat service between Argentia and Port-aux-Basques to serve the outports on the south coast of Newfoundland, many of which, by the way, still do not have highway communication. And we operate coastal boat and auto ferry service on the north coast of Newfoundland and Labrador during the navigation season. And here again, many of those areas which we serve do not have highways. These services are what we call constitutional routes that were part of the terms of Confederation when Prince Edward Island and Newfoundland joined Canada.

We also carry passengers and highway traffic year-round between Digby, Nova Scotia, and Saint John, New Brunswick, and between Yarmouth, Nova Scotia, and Portland, Maine. These are what we would think of in terms of shortcut routes, avoiding considerable land miles for those who want to make a direct connection.

Another ferry service operates during the tourist season between Yarmouth, Nova Scotia, and Bar Harbour, Maine.

[Translation]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur le président. Avez-vous une déclaration à nous faire?

**M. Tingley:** Oui, j'ai une déclaration que j'aimerais vous lire, ou tout au moins résumer, tout en ajoutant les remarques, au fur et à mesure.

**Le président:** Si je comprends bien, on a distribué des copies de la déclaration du président.

Monsieur Tingley.

**M. Tingley:** Monsieur le président, membres du comité. Certains membres du comité provenant des provinces atlantiques connaissent CN Marine comme exploitant de traversiers, réparateur de navires, employeur, acheteur et transporteur de camions. D'autres nous connaissent comme le chemin de fer qui a pris la mer, un exploitant de caboteurs, une entreprise de ravitaillement des régions nordiques, un élément essentiel de l'industrie touristique de la région, et quelques autres choses encore, pas toutes élogieuses.

J'ai pensé qu'il serait opportun de prendre quelques minutes ce matin pour présenter la compagnie et certains des cadres supérieurs aux membres qui nous rencontrent pour la première fois. CN Marine, à titre de principal exploitant de traversiers sur la côte est, possède et affrète jusqu'à 33 navires chaque année. En vertu d'un contrat passé avec le gouvernement du Canada, nous transportons environ deux millions et quart de passagers, un million d'automobiles et de camions et presque un million de tonnes de marchandises de chemin de fer chaque année sur tout le territoire. Les activités assurées aux termes d'un contrat passé avec le gouvernement fédéral comprennent un service de traversiers à longueur d'année entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard pour le transport de passagers, de leurs véhicules, de véhicules routiers commerciaux et de wagons ferroviaires. Nous exploitons le service de traversiers à longueur d'année entre North Sydney, Nouvelle-Écosse, et Port-aux-Basques, Terre-Neuve, qui transporte les passagers, les véhicules routiers et les wagons ferroviaires. Nous exploitons un autre service de traversiers pour passagers et véhicules routiers durant la saison touristique entre North Sydney et Argentia, sur la côte sud-est de Terre-Neuve. Nous assurons pendant toute l'année un service de caboteurs transportant des passagers et des marchandises entre Argentia et Port-aux-Basques, pour desservir les ports éloignés le long de la côte sud, où il n'y a aucune route. Et nous exploitons un service de caboteurs et de traversiers transportant des automobiles le long de la côte nord de Terre-Neuve et du Labrador durant la saison de navigation. Ici aussi, nombre de régions desservies n'ont aucune route. Ces services sont ce que nous appelons les routes constitutionnelles qui faisaient partie des conditions de la Confédération lorsque l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve se sont jointes au Canada.

Nous transportons aussi des passagers et des véhicules routiers toute l'année entre Digby, Nouvelle-Écosse, et Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et entre Yarmouth, Nouvelle-Écosse, et Portland, Maine. C'est ce que nous appelons nos services de raccourci, qui permettent d'éviter de longs détours par la route.

Un autre service de traversiers est exploité durant la saison touristique entre Yarmouth et Bar Harbor, Maine.

## [Texte]

We employ an average of 3,300 men and women in the ferry and coastal service. Our employment peaks at 4,300 during the tourist season. CN Marine is a wholly-owned subsidiary of Canadian National. It has a 12-member Board of Directors with Robert Bandeen as Chairman and Charles Armstrong, the President of CN Holding as Vice-Chairman. A list of the members of the board is attached to the copies of my remarks which have been circulated to you.

I am the President and General Manager of the Corporation. That committee consists of the Assistant General Manager (Technical), the Assistant General Manager (Operations); the Director of Finance and Administration; the Director of Public Affairs and Marketing—and those four people are here with me—and the Director of Industrial Relations.

Our management structure is a decentralized one based on geographic sectors. More specifically, responsibility for operation of the services is located at Borden on Prince Edward Island, Saint John in New Brunswick, North Sydney in Nova Scotia and St. John's in Newfoundland. Our corporate headquarters is in Moncton.

## • 0940

The task of creating a professional marine organization to manage the ferry services I have described was launched in the early seventies. Canadian National and the Ministry of Transport had agreed that there was a need to develop more effective planning and control procedures for what was rapidly becoming a more complex and expensive group of public services.

It seemed that creation of a semi-autonomous marine organization functioning under the discipline of the balance sheet was the most efficient method of achieving that goal. The fact that CN Marine has been able in recent years to reduce planned expenditures or estimated expenditures by some \$40 million suggests the approach was the correct one.

I do not want to take the time here to outline how Canadian National originally came to be involved in the operation of these services. There is a history on that subject written by Harry Bruce called *Lifeline*, which I can recommend highly to any of you. Suffice it to say that from 1974 to 1978, we were involved in consolidating the operations of the services I have described, bringing them together as a marine organization rather than as a group of railway departments.

In 1979, the final stage in this organizational process was completed when CN Marine and the Government of Canada signed a series of fixed-price contracts for the operation of these services.

The contracts are negotiated annually. The government decides upon the rates to be charged ferry service customers each year and sets the level of service to be provided. We

## [Traduction]

Nous employons en moyenne 3,300 hommes et femmes pour assurer ces services de traversiers et de caboteurs. Le nombre d'employés atteint un maximum de 4,300 personnes durant la saison touristique. CN Marine est une filiale en propriété exclusive du Canadien National. Son conseil d'administration se compose de 12 membres et le président en est Robert Bandeen et le vice-président, Charles Armstrong, président des Divisions CN. Une liste des membres du conseil d'administration est annexée à la copie de mes remarques qui vous a été distribuée.

Je suis le président et le directeur général de CN Marine. Un comité de cadres supérieurs composé de cinq membres m'aide à administrer cette société maritime. Ce comité comprend le directeur général adjoint (services techniques), le directeur général adjoint (exploitation), le directeur des finances et de l'administration, le directeur des relations extérieures et du marketing—ces quatre personnes m'accompagnent—et le directeur des relations industrielles.

Notre structure administrative est décentralisée et fondée sur des secteurs géographiques. Plus particulièrement, la responsabilité de l'exploitation des services revient à Borden, sur l'Île-du-Prince-Édouard, à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, à North Sydney, en Nouvelle-Écosse et à Saint-Jean, à Terre-Neuve. Notre siège social est situé à Moncton.

La tâche d'établir une entreprise maritime professionnelle pour l'administration des services de traversiers que je viens de décrire a commencé au début des années 70. Le Canadien National et le ministère des Transports avaient convenu qu'il fallait élaborer des méthodes de contrôle et de planification plus efficaces pour ce qui devenait rapidement un groupe plus complexe et coûteux de services publics.

Il semblait que la mise sur pied d'une entreprise maritime semi-autonome soumise à la discipline d'un bilan financier était la méthode la plus efficace pour atteindre ce but. Le fait que CN Marine a été en mesure, au cours des récentes années, de réduire ses dépenses prévues de 40 millions de dollars semble indiquer que c'était la bonne solution.

Je ne voudrais pas prendre le temps ici pour exposer à grands traits comment le Canadien National, à l'origine, en est venu à se charger de l'exploitation de ces services. L'historique en est donné dans le livre d'Harry Bruce, *Lifeline*, que je vous recommande fortement à tous. Il suffit de dire que de 1974 à 1978, nous avons procédé à la consolidation de l'exploitation des services que j'ai décrits, en les réunissant ensemble sous une entreprise maritime plutôt que comme groupe de services du chemin de fer.

En 1979, la phase finale de ce processus d'organisation se terminait lorsque CN Marine et le gouvernement du Canada signaient une série de contrats à prix fixes pour l'exploitation de ces services.

Ces contrats seront négociés tous les ans. Le gouvernement détermine les tarifs que devront payer les clients des services de traversiers, chaque année, et fixe le niveau du service à



## [Text]

calculate the cost of providing that service at those rates. An operating price for the year is then negotiated. There is an attachment to my remarks that indicates future expectations on cost control. That is an overview of the contract process.

Ownership of the ships and terminals was also transferred to us earlier this year with responsibility for modernizing them on a planned basis. Part of the cost of that program will be met from a capital fund to be drawn down over the next five years. From 1984 on, we expect to be self-sustaining in terms of capital.

Our first major job will be to replace the *Abegweit* in the New Brunswick-Prince Edward Island service. We are completing the review of bids from Canadian shipyards for that job and expect to award the contract soon—and there was a release, Mr. Chairman, on that matter yesterday.

That new ship should be ready for service by late 1981 or early 1982. By then, changes in the terminals at Cape Tormentine and Borden will have been completed to accommodate the new vessel. Those changes will be carried out with the least possible inconvenience to our passenger and freight customers.

Recent advances in ice-breaking techniques and technology have been incorporated in the design to produce a more productive and effective vessel. The technology to be applied includes an air-bubbling system that will enable the ship to operate more easily in heavy ice with less energy and chance of damage.

Some of our senior captains from the Prince Edward Island service have had the opportunity to test the system. They believe the new ship will do a very effective job maintaining the year-round link between the island and the mainland and will be a worthy successor to the *Abegweit*.

The new ship will be able to carry twice as much traffic as the *Abegweit* on each crossing.

While the design work associated with the new P.E.I. ferry has been going on, we also initiated detailed planning this year for modernizing the Newfoundland fleet and shore facilities.

Recently, two ferries we operate under charter between Nova Scotia and Newfoundland were acquired by Canadian interests—Roylease Limited of Montreal, a subsidiary of the Royal Bank of Canada.

The new leasing arrangements will give us time to complete our review of future vessel needs for Newfoundland service. Those two roll-on roll-off ships helped us cope with the major increase in highway traffic to and from Newfoundland that occurred earlier in the seventies. They were instrumental in our efforts to break the bottleneck which the 100-mile Gulf used to represent to Newfoundland transportation.

## [Translation]

assurer. Nous calculons le coût pour assurer ce service à ces tarifs. Un prix d'exploitation pour l'année est alors négocié. Une disposition à ce qui précède précise que les perspectives d'avenir sont fondées sur le contrôle des coûts. Voilà une vue d'ensemble du processus contractuel.

Plus tôt cette année, nous sommes aussi devenus propriétaires des navires et des gares maritimes et il nous incombe de prévoir leur modernisation. Une partie du coût de ce programme proviendra des fonds d'immobilisations qui seront réduits au cours des cinq prochaines années. À compter de 1984, nous prévoyons être financièrement autonomes.

Notre première tâche majeure sera de remplacer l'*Abegweit*, qui assure la liaison Nouveau-Brunswick—Ile-du-Prince-Édouard. Nous terminons présentement l'examen des soumissions des chantiers navals canadiens pour cette tâche et nous nous attendons d'accorder ce contrat sous peu; il y a eu à ce sujet, monsieur le président, un communiqué, hier.

Ce nouveau navire devrait être prêt pour entrer en service vers la fin de 1981 ou au début de 1982. Les changements apportés aux gares maritimes à Cap-Tormentin et Borden seront alors terminés pour recevoir le nouveau navire. Nous ferons ces changements en gênant le moins possible nos passagers et nos clients qui expédient des marchandises.

De récents progrès dans la technique et la technologie des brise-glaces ont été intégrés dans la conception, pour construire un navire plus productif et efficace. La technologie qui sera appliquée comprend un système de bulles d'air qui permettra au navire de fonctionner plus facilement dans les glaces épaisses, en consommant moins de carburant et en réduisant la possibilité de dommages.

Certains de nos capitaines de grade supérieur assurant le service à l'Ile-du-Prince-Édouard ont eu l'occasion de mettre à l'épreuve ce système. Ils estiment que le nouveau navire maintiendra avec efficacité la liaison à longueur d'année entre l'île et le continent et sera un digne successeur de l'*Abegweit*.

Le nouveau navire pourra transporter deux fois plus de trafic à chaque traversée.

Pendant que se poursuivaient les travaux de conception du nouveau traversier pour l'Ile-du-Prince-Édouard, nous avons aussi entrepris cette année la planification détaillée pour la modernisation de la flotte de Terre-Neuve et des installations à terre.

Récemment, deux navires que nous exploitons sous contrat d'affrètement entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve ont été acquis par des intérêts canadiens, *Roylease Limited*, de Montréal, une filiale de la Banque royale du Canada.

Ces nouveaux arrangements de crédit-bail nous donneront le temps de terminer l'étude de nos besoins futurs en navires pour le service de Terre-Neuve. Ces deux navires transrouliers nous ont permis de faire face à un important accroissement du trafic routier en provenance et à destination de Terre-Neuve, qui s'est produit au début des années soixante-dix. Ils ont contribué à éliminer l'embouteillage que représentait auparavant le golfe de 100 milles pour le transport à Terre-Neuve.

[Texte]

Our own employees have become very knowledgeable and credible marine operators on a world-scale since the formation of the marine group in CN. We are active participants in Canada's marine research and development advisory board and other forums for the exchange of information and views on marine matters.

We have been successful in recovering oily bilge water to help heat some of our terminal buildings. We are reducing fuel consumption through on-board ship monitoring systems. We have just completed a successful three-year test of a new lubricating oil refined in Sarnia from Alberta crude for use in the East Coast fleet. That new Canadian product helps the nation become more self-sufficient than it was before.

• 0945

We will be watching the energy situation closely for a number of reasons. The new ship for P.E.I. service that I mentioned earlier will still be in service in the year 2000, for example. If I knew what the energy situation was going to be like then, I would feel more comfortable deciding now the type of engines to put on board. But my lack of knowledge on energy futures is not unique.

In terms of travel in Canada, I believe CN Marine's new central reservations bureau in North Sydney will become even more valuable an aid to Canada's tourist industry in the years ahead. This year we have been able to offer potential travellers immediate confirmation on reservations or available alternatives for the first time on the Bay of Fundy and Newfoundland-Gulf routes. At the same time, this service will help us make more productive use of ship capacity.

Mr. Chairman, that concludes my opening statement, other than to say that I appreciate the opportunity to introduce our operations to the Committee and answer any questions.

**The Chairman:** Thank you very much. I have—Mr. Dionne?

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** I am not standing up, Mr. Chairman, to be formal. I just have a bad hip this morning that pains when I sit down.

**The Chairman:** I thought it was in deference to me.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** We will put that on the record.

**The Chairman:** I will take it out. Mr. Dionne.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to take this opportunity, particularly on behalf of the members of the opposition on this Committee, but I am sure I can speak for all members of the Committee, to welcome Mr. Tingley to our Committee this morning along

[Traduction]

Nos employés sont devenus des exploitants maritimes bien informés et compétents à l'échelle mondiale depuis la formation du groupe maritime au CN. Nous participons activement au Conseil consultatif de recherche et de développement maritime du Canada, et à d'autres tribunes, pour l'échange de renseignements et de vues sur des questions maritimes.

Nous avons réussi à récupérer l'eau de cale huileuse pour aider à chauffer certaines de nos gares maritimes. Nous réduisons la consommation de combustible au moyen de systèmes de contrôle à bord des navires. Nous venons à peine de terminer avec succès un essai de trois ans d'une nouvelle huile de lubrification raffinée à Sarnia à partir de pétrole brut albertain, qui servira sur la flotte de la côte est. Ce nouveau produit canadien aide le pays à devenir plus autonome qu'antérieurement.

Nous surveillerons la situation énergétique de près pour un certain nombre de raisons. Le nouveau navire pour le service de l'Île-du-Prince-Édouard que j'ai mentionné précédemment sera encore en service en l'an 2000, par exemple. Si je savais ce que sera la situation énergétique alors, je serais plus à l'aise pour décider maintenant le type de moteurs à mettre à bord. Mais mon manque de connaissance sur l'avenir énergétique n'est pas unique.

Pour ce qui est des voyages au Canada, je crois que le nouveau bureau central des réservations, à North Sydney, deviendra encore plus utile à l'industrie touristique au cours des années à venir. Cette année, nous avons été en mesure d'offrir aux voyageurs éventuels la confirmation immédiate des réservations ou des autres choix possibles, pour la première fois pour le service de la baie de Fundy et celui de Terre-Neuve. En même temps, ce service nous permettra de faire un usage plus productif de la capacité des navires.

Ceci est la conclusion de ma déclaration préliminaire, monsieur le président, sauf pour dire que j'apprécie l'occasion de pouvoir présenter nos activités au comité et répondre à toute question que vous aimeriez poser.

**Le président:** Merci beaucoup. Je donne la parole à M. Dionne?

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Ce n'est pas par souci de dignité, monsieur le président, que je reste debout. Ce matin, j'ai très mal à une hanche, qui me fait encore plus mal lorsque je suis assis.

**Le président:** Je croyais que c'était par égard pour moi.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Que cela figure au procès-verbal.

**Le président:** Ce sera rayé. Monsieur Dionne.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Merci, monsieur le président.

J'aimerais prendre l'occasion qui m'est offerte, plus particulièrement au nom des membres du comité qui font partie de l'opposition, mais également, j'en suis persuadé, au nom de tous les membres du comité, pour souhaiter la bienvenue à M.



**[Text]**

with his other officials. Since it is the first time they have appeared here as a separate entity, I think it is important that they come and that they give us an over-view.

I would also like to compliment Mr. Tingley on the opening statement he made I think it is very helpful to us, and having said that, I will get into my questions.

Your opening statement says that you accommodate approximately two and a quarter million passengers, one million cars and trucks, and you go on to talk about rail freight and highway traffic as well. Can you tell us, Mr. Tingley, what proportion of your income comes from passengers?

**Mr. Tingley:** I am sorry, I cannot tell you right off the top of my head. As compared with rail freight or as compared with trucks?

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** As compared with non-human cargo, I suppose.

**Mr. Tingley:** I am only guessing that it is probably about fifty-fifty.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** About fifty-fifty?

**Mr. Tingley:** I could get the information for you but I do not have it at my fingertips.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** I do not need an exact figure. What I am looking for is how important to the operation is passenger travel. Obviously, it is very significant.

**Mr. Tingley:** In terms of revenue I still think it is about fifty-fifty. I do not know about operation. Of course, we get a great number of passengers during the summer months; the percentage of our total passengers that we handle during the summer months is very high. I would say 60 to 70 per cent, for instance, of all the passengers we handle on the Newfoundland service, between June 1 and the middle of September.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Do you have sufficient ship capacity now in your opinion to meet the demand?

**Mr. Tingley:** Yes. At present we think we have sufficient ship capacity to meet the demand. There will be some times during the day, or there could be some times during the seasons, when that capacity will be very tight. But basically we have enough capacity to meet the demand.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** All right. Would you go into just a little bit of detail on the relationship now between CN Marine and MOT?

**Mr. Tingley:** Yes. As I indicated in my opening statement, each year we work with MOT on a contract basis. The basis for preparation of that contract is that people at MOT tell us what level of service they would like us to provide. How that is

**[Translation]**

Tingley, ainsi qu'à ses collaborateurs. Puisque c'est la première fois qu'ils comparaissent ici pour représenter l'entreprise comme organisme autonome, je crois qu'il est important qu'ils viennent nous donner un aperçu de leurs activités.

J'aimerais également féliciter M. Tingley pour sa déclaration, qui, à mon avis, nous sera des plus utiles. Cela dit, je vais passer à mes questions.

Dans votre déclaration, vous affirmez pouvoir desservir environ 2,250,000 passagers et 1 million de voitures et de camions, et vous mentionnez également les marchandises expédiées par trains et par camions. Pouvez-vous nous dire, monsieur Tingley, quel pourcentage de vos revenus provient du service voyageurs?

**M. Tingley:** Je regrette, mais de mémoire, je ne saurais vous le dire. Voulez-vous savoir le pourcentage par comparaison au transport des marchandises par trains ou par camion...?

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Par comparaison aux cargaisons non humaines, je suppose.

**M. Tingley:** Ce n'est qu'une approximation, c'est environ 50-50.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Environ 50-50?

**M. Tingley:** Je peux vous obtenir les renseignements, mais je ne les ai pas avec moi.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Je n'ai pas besoin d'un chiffre exact. J'essayais simplement de voir quelle importance le service voyageurs a dans vos activités. Il est évident que son apport est très important.

**M. Tingley:** Je crois qu'au chapitre des revenus, le pourcentage est d'environ 50-50. Je ne sais pas ce qu'il en est pour l'ensemble de nos activités. Évidemment, nous transportons un grand nombre de voyageurs au cours des mois d'été; le pourcentage par rapport à l'ensemble des voyageurs que nous transportons est beaucoup plus élevé pendant les mois d'été. Je dirais par exemple que de 60 à 70 p. 100 des voyageurs sur la ligne de Terre-Neuve fréquentent le service du 1<sup>er</sup> juin à la mi-septembre.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** À votre avis, avez-vous suffisamment de navires pour répondre à cette demande?

**M. Tingley:** Oui. À l'heure actuelle, nous croyons avoir suffisamment de place sur nos navires pour faire face à la demande. Il y a bien sûr certains moments pendant la journée, ou certains moments dans la saison, où nous sommes un peu pressés. Mais en fait, nous sommes en mesure de répondre à la demande.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Très bien. Pouvez-vous nous donner quelques détails sur la relation qui existe maintenant entre CN Marine et le ministère des Transports?

**M. Tingley:** Oui. Comme je l'ai dit dans ma déclaration, à chaque année, nous mettons au point un contrat de base avec le ministère des Transports. Cela se passe de la façon suivante: les fonctionnaires du ministère des Transports nous disent quel

*[Texte]*

stated varies from service to service. The Prince Edward Island service may say to us, we calculate that you will need to make 13,000 trips and a certain percentage of those trips have to be made in certain months, and that sort of thing. They then say to us, the rate that you will charge, the fare you will charge, will be a certain amount.

• 0950

We then calculate what it is going to cost us to provide those 13,000 trips or whatever. We estimate the number of people, the number of trucks, this sort of thing; multiply that by what we are permitted to charge; subtract it from the total cost; go back to MOT and say, we need x millions of dollars to provide that service for you.

On capital, as I indicated in my opening statement, a special fund has been designated or an amount of money has been designated which I think roughly equals the amount of unaccumulated depreciation on the assets which we had turned over to us, adjusted for inflation. We have the right to draw down against that on a proven need basis over a five-year period. That, together with our depreciation and our retained earnings, should see us almost through the replacement or whatever additions we might need to the fleet.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** On page 3 of your statment, Mr. Tingley, you said:

The fact that CN Marine has been able in recent years to reduce planned expenditures by 40 million dollars suggests the approach was the correct one.

How were those expenditures reduced, and what effect has that reduction had on passenger service?

**Mr. Tingley:** That estimate, Mr. Dionne, was made back in I guess the early seventies of what we might be spending through the seventies and into the eighties, what might be required to provide the service. Through the use of some different types of vessels and more efficient operation of the vessels which we have, and that sort of thing, we have been able, as I indicated in that statement, to reduce those planned expenditures by about \$40 million.

As far as the effect on the passenger service is concerned, I do not think it has had—if anything, in many respects it has had a beneficial effect on the service. For instance, we have added a service between Portland, Maine, and Yarmouth, Nova Scotia. We have certainly increased the carrying capacity between North Sydney and Port-aux-Basques in terms of our total capability in that sense, particularly in the summer months. In Prince Edward Island we are still using the same four vessels that have been there for some time, but other than on something like a holiday weekend, a rainy day in Prince Edward Island when everybody decides to head back to the mainland or something like that and the campers all move out—

*[Traduction]*

niveau de service ils veulent que nous offrions. Les modalités varient d'un service à l'autre. Les responsables du service à l'Île-du-Prince-Édouard nous demandent, par exemple, d'assurer 13,000 voyages, dont un certain nombre devront être effectués au cours d'une saison donnée, et ils fixent les tarifs.

Ensuite, nous calculons nos coûts pour ces 13,000 voyages. Nous faisons une estimation du nombre de voyageurs, du nombre de camions, et ainsi de suite, et nous calculons ce que seront nos revenus, compte tenu du tarif fixé. La différence entre nos coûts et nos revenus correspond à la somme que nous demandons au ministère des Transports de nous verser pour ce service.

Quant à la mise de fonds, comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, un fonds spécial a été créé pour couvrir, plus ou moins, et compte tenu de l'inflation, la dépréciation de l'actif qu'on nous a transmis. Nous avons le droit de tirer un certain montant de cette somme, au besoin, au cours d'une période de 5 ans. Cela, en plus de notre amortissement et de nos bénéfices non répartis, devrait suffire pour remplacer ou augmenter notre équipement.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** À la page 3 de votre déclaration, monsieur Tingley, vous dites:

Le fait que CN Marine a été en mesure au cours des récentes années de réduire ses dépenses prévues de 40 millions de dollars semble indiquer que c'était la bonne solution.

Comment avez-vous pu réduire vos dépenses et quelle répercussion cela a-t-il eu sur le service voyageurs?

**M. Tingley:** Au début des années 70, on avait fait une estimation de nos dépenses et du service que nous serions appelés à offrir au cours des 20 années suivantes. Grâce à des bateaux de modèles différents et à une exploitation plus efficace de ces derniers, nous avons pu réduire les dépenses que nous avions prévues de quelque 40 millions de dollars.

À mon avis, le service voyageurs ne s'en est porté que mieux. Par exemple, nous avons ajouté une ligne entre Portland, Maine, et Yarmouth, Nouvelle-Écosse. Nous avons augmenté la capacité de transport entre North Sydney et Port-aux-Basques, surtout au cours de la saison estivale. Pour desservir l'Île-du-Prince-Édouard, nous utilisons toujours les mêmes quatre bateaux, et à moins que ce ne soit un long week-end ou un jour pluvieux, sur l'Île, quand tout le monde décide de rentrer...



[Text]

**The Chairman:** It never rains in Prince Edward Island. It is a vicious rumour that has been spread around here in central Canada.

**Mr. Tingley:** Anyway, Mr. Chairman, on certain days people decide to move out of Prince Edward Island and go to the mainland.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** I will have to call the Chairman to order.

**Mr. Tingley:** On those days we would run into some line-ups, yes, that is true. But basically I would say that we are handling the traffic which is offering what I would think is a reasonably current basis.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Can we turn for a moment to the new ship you spoke of in your opening statement? I believe you said she would be able to carry twice as many vehicles, twice as many passengers, as the *Abegweit* and she will come on stream by 1981 or 1982. You say some changes in terminals at Cape Tormentine and Borden will have to be completed. Before we get to the terminals, let us talk for a minute or two about the ship. Has the design been completed? I take it from the dates you give here that it has.

• 0955

**Mr. Tingley:** Yes. Thank you for that question, Mr. Dionne.

The development and the design of a ship is a very complex thing. For instance in this particular case, we had two ice-breakers, and it is an icebreaker, the *Abegweit*, which we are replacing. We sought out some advice, first of all, on what size of ships should we have. Should we go for a great, huge ship which probably would only have to make a few trips a day or should we go for a maximum ship which would fit the existing docks?

The answer which we got back from our consultants on that was that the best thing for us to do was to go for a ship which would fit the existing dock configuration, not necessarily all the details of the dock but the existing dock configuration, and maximize the capacity of that ship for carrying automobiles and trucks and rail cars and that sort of thing. We, then, through working with a firm of naval architects in Montreal, German and Milne, designed the ship which we thought was a very good ship. However, last winter ice came into that strait, Northumberland Strait, as it had not been there for many, many years. In fact, I think for the first time in many, many years we had to call in a government icebreaker. Just to give you an example of the magnitude of that ice, at one time, the *Louis St. Laurent* was charging into a piece of ice and could not get through it; she backed off and left a full imprint of her hull on that piece of ice and that ship was drawing 35 feet of water at that time. It gives you an idea of what we have to put up with there.

Watching that operation last winter, we began to question the design of our ship for ice and we started looking for some advice. Just about at that same time, a firm was set up in Canada called Canfin Consultants which was, I believe, 50 per

[Translation]

**Le président:** Mais il ne pleut jamais à l'Île-du-Prince-Édouard. Ce sont les mauvaises langues du Canada central qui répandent cette rumeur.

**M. Tingley:** Quoi qu'il en soit il y a des jours où les gens décident de quitter l'Île-du-Prince-Édouard.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Devrais-je rappeler le président à l'ordre?

**M. Tingley:** Les jours de cohue, donc, il y a inévitablement des queues. En temps ordinaire, cependant, je dirais que nous nous débrouillons bien et que le service se fait rondement.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** J'aimerais revenir au nouveau bateau dont vous avez parlé dans votre déclaration. Vous avez dit qu'il pourrait transporter deux fois plus de véhicules, deux fois plus de passagers, que le *Abegweit* et qu'il serait en service dès 1981 ou 1982. Vous avez parlé de modifications aux ports de Cap-Tormentin et de Borden. Mais avant de parler de ces ports, pourriez-vous me dire qui a fait les plans du bateau? Si je ne m'abuse, ces plans sont terminés.

**M. Tingley:** En effet. Merci d'avoir posé cette question, monsieur Dionne.

L'élaboration des plans d'un bateau est une chose complexe. Dans le cas qui nous occupe, nous possédions deux brise-glace, et c'est l'un d'entre eux, le *Abegweit*, que nous remplaçons. Nous nous sommes demandé quelle devait être la taille du navire dont nous avions besoin. Valait-il mieux un navire énorme qui n'aurait qu'à faire quelques navettes par jour, ou devrions-nous acquérir un bateau qui pourrait s'adapter aux installations portuaires existantes?

Nos experts-conseils nous ont recommandé d'acquérir un bateau qui s'adapterait aux quais actuels, avec quelques rajustements au besoin, et d'en maximiser la capacité pour le transport de camions et de wagons. Nous avons ensuite travaillé en collaboration avec le cabinet German et Milne, des architectes de Montréal, qui ont préparé les plans de ce que nous pensions être un très bon bateau. Néanmoins, l'hiver dernier, le détroit de Northumberland a été encombré de banquises, ce qui ne s'était pas produit depuis des années. En fait, nous avons dû, l'an dernier, pour la première fois, faire appel à un brise-glace du gouvernement. Pour vous donner une idée de ce que cela a été, je vous dirai que le *Louis Saint-Laurent* a essayé de pourfendre un bloc de glace, sans succès. Le *Louis Saint-Laurent* est un bateau de 35 pieds de tirant d'eau, mais, malgré cela, en reculant, il a laissé l'empreinte de sa coque dans le bloc de glace. Vous vous rendez donc compte de l'ampleur de la situation.

C'est après cela que, l'hiver dernier, nous avons remis en question tous les plans du nouveau bateau, pour qu'ils tiennent compte de telles conditions glacières. Au moment où nous demandions des conseils, une firme, la *CanFin*, venait d'être

## [Texte]

cent owned by Saint John Shipbuilding and Dry Dock Co. Ltd. and 50 per cent owned by Finnish interests. That led us to doing some work with a firm in Finland through Canfin Consultants, a firm called Waertsil. Now, Waertsils are well known worldwide for the work which they had done for the Russians and for some people in the Southern Hemisphere on icebreakers. So, with their help, to a certain extent, we designed our vessel, not completely but to a certain extent we redesigned our vessel, and then we took some captains from Prince Edward Island, senior captains in the service, three of them, and they had the capability to set up models, which I think were 15-foot models of this new vessel, scale models and the captain could actually sit in that thing and drive it. And we set up a model of the *John Hamilton Gray* because we wanted a control thing, we set up a model at Borden Harbour and we set up a model of the new ship.

First of all, we put the captains in the model of the *John Hamilton Gray* and we said, "Now, dock your vessel and watch the ice and tell us if the model of Borden Harbour and the model of the *John Hamilton Gray* works, if you get a true picture. The answer which they came back with was, "We would think we were sitting in the *John Hamilton Gray* docking it at Borden Harbour, it is the same thing exactly." So then we said, "All right, take the controls of the new vessel and see what you think of that." And the answer which came back was "The new vessel is an even better vessel in ice than the *John Hamilton Gray*".

Principally, it is a diesel-driven vessel, 18,000 horsepower driving it, slightly more powerful than the *Gray*. It incorporates a bubbler system which is a system where you blow low pressure air out through a series of holes in the hull of the ship and this lubricates the hull of the ship as it moves through the ice; it stirs up the water and breaks the bond between the ice and the ship.

And with that and with the tests which we have done, we feel that we will have a very good icebreaking vessel for that service. We also incorporated some other details into the ship for capacity. We can load two levels of trucks or three to four levels of automobiles through flexible mezzanine decks and that sort of thing.

• 1000

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** My final question, Mr. Chairman, and I will make it very brief. I would like to ask about fuel economy and that sort of thing, but I will ask a very brief question.

Have you settled on a name for the new ship, and will she be built in Canada?

**Mr. Tingley:** The ship will be built in Canada. On our books, we designate the ship as the *Straightway*. That is not the vessel's name. We have not settled on a name for that ship.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Dionne.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** I congratulate you for having it built in Canada.

## [Traduction]

créée au Canada. La *Saint John Shipbuilding and Dry Dock Co. Ltd* détient 50 p. 100 des intérêts de cette firme, et des intérêts finlandais, le reste. Cela nous a amenés à consulter une firme finlandaise, la *Waertsil*. La *Waertsil* est une firme bien connue dans le monde, car elle a fabriqué des brise-glaces pour les Soviétiques et pour des pays de l'hémisphère sud. Avec le concours de cette firme, nous avons refait, à partir des plans existants, les plans de notre bateau. Nous avons aussi demandé à trois pilotes de l'Ile-du-Prince-Édouard de faire une maquette de ce bateau, et ils ont fabriqué une maquette de 15 pieds qui leur permettait même de s'asseoir et de piloter. Nous avons également fait une maquette du *John Hamilton Gray*, pour qu'elle serve de point de comparaison. Nous avons utilisé le port de Borden pour nos essais.

Nous avons demandé aux pilotes de faire entrer la maquette du *John Hamilton Gray* au port et de nous dire si cet essai correspondait à un amarrage concret. Ils nous ont répondu que la manoeuvre était identique à un véritable amarrage du *John Hamilton Gray*. Nous leur avons ensuite demandé de faire de même avec la maquette du nouveau bateau. Ils nous ont répondu que le nouveau bateau se manoeuvrait encore mieux que le *John Hamilton Gray*.

Le nouveau bateau fonctionnera au diesel, avec 18,000 chevaux-vapeur, un peu plus, donc, que le *Gray*. Il est équipé d'un dispositif qui permet de souffler de l'air à faible pression à travers une série de trous percés dans la coque du bateau pour lubrifier la coque au moment de son passage à travers la glace; cela crée des remous dans l'eau au point de contact entre la glace et le bateau.

Ce dispositif et les essais que nous avons faits nous permettent d'envisager que notre brise-glaces sera très efficace pour assurer ce service. Nous ferons également quelques rajustements pour accroître la souplesse de chargement pour les véhicules: les deux niveaux réservés aux camions pourront être transformés, au besoin, aux niveaux pouvant accueillir des voitures.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Monsieur le président, ma dernière question sera brève. J'aurais voulu aborder la question des économies de mazout, mais je ne le ferai pas.

Avez-vous choisi le nom de ce nouveau bateau? Sera-t-il construit au Canada?

**M. Tingley:** Le bateau sera construit au Canada. Dans nos documents, nous appelons le bateau le *Straightway*. Ce n'est que temporaire, car nous n'avons pas encore choisi de nom.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Dionne.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Je vous félicite d'avoir veillé à ce que le bateau soit construit au Canada.



[Text]

**The Chairman:** I think we all do. There might have been somebody around ready to shoot if he had not.

If I just might be permitted a very brief supplementary to an earlier part of your question, could you tell us without getting into figures at all approximately how much you spend to earn a dollar on your over-all service? Perhaps it might give the members some indication of the profit ability.

**Mr. Tingley:** Our total budget is roughly \$148 million. Now that includes an element for return on equity and that sort of thing. That is our total expense budget. Our revenues would be roughly \$27, or \$28 million, I would guess.

Somebody told me this morning it was 18 to 1 but I do not know whether that works out exactly 18 to 1. And that varies all over the place, Mr. Chairman. In the Newfoundland coastal service, we get about 7 cents on the dollar. In, I think, the service from Yarmouth to Bar Harbour, we get about 64 cents.

**The Chairman:** Thank you. Mr. McKenzie.

**Mr. McKenzie:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Tingley, I would like to refer to page 3 of the supplement of your statement under external environment. You comment on the decline in U.S. tourists, and this is a concern of the government, the difficulties we are having with tourism in Canada today. The Prime Minister announced yesterday there are going to be some new programs and policies with regard to increasing and improving our tourism problems in Canada.

In your comments here you say that the energy crisis is reducing the influx of U.S. tourists into Atlantic Canada. In your opinion, are the American tourists staying home because of the cost of gas or do they figure there is a gas shortage in Canada? In your opinion, what is the reason U.S. tourism is falling off in that area?

**Mr. Tingley:** Thank you, Mr. McKenzie. I am glad you asked me "in my opinion" because I think at this point in time that is about all that anybody can give, although I did deliver a paper on this at a conference in Halifax a week or so ago.

In our opinion—I will use the corporate word—the American tourists stayed home, and not only that, the Canadian tourists did not go to the United States, but that is another story, simply because they were afraid that they would get caught on the highway with an empty gas tank. Now, that is our opinion.

The *Bluenose*, which runs between Yarmouth and Bar Harbour, was down significantly, somewhere in the 20 per cent to 30 per cent range. As near as we can determine, the community of Bar Harbour also suffered very badly last year. I believe the whole state of Maine had problems. It would seem that people are afraid of being caught with that empty gas tank.

It is our opinion, and again it can only be an opinion, that the price of gasoline may not be as significant for the tourists

[Translation]

**Le président:** Nous sommes tous contents qu'il le soit. S'il n'en avait pas été ainsi, il y aurait eu un tollé de protestations.

Je voudrais poser une brève question complémentaire. Pouvez-vous nous dire combien il vous faut dépenser environ pour réaliser un dollar de bénéfice? Cela nous donnerait une idée de la rentabilité du service.

**M. Tingley:** Notre budget total est de 148 millions de dollars. Ce montant tient compte de l'intérêt et représente donc notre budget total. Nos revenus sont d'environ 27 ou 28 millions de dollars.

Ce matin, quelqu'un m'a dit que c'était environ 18 pour 1, mais je ne sais pas si les chiffres que je viens de vous donner correspondent à ces calculs. Tout dépend du service, car le service côtier de Terre-Neuve nous rapporte 7c. pour chaque dollar dépensé. Pour le parcours Yarmouth—Bar Harbour, nous recevons 64 c.

**Le président:** Merci. Monsieur McKenzie.

**M. McKenzie:** Merci, monsieur le président.

Je me reporte à la page 3 de l'annexe à votre déclaration d'aujourd'hui, sous la rubrique environnement externe. Vous faites allusion à la réduction de l'afflux de touristes américains et aux soucis que cela cause au gouvernement. Le premier ministre a annoncé hier de nouveaux programmes et de nouvelles politiques pour accroître et améliorer le tourisme au Canada.

Dans vos remarques, vous dites que c'est la crise de l'énergie qui a réduit l'afflux de touristes américains dans la région atlantique du Canada. À votre avis, les Américains restent-ils chez eux à cause du prix de l'essence ou parce qu'ils supposent que le Canada connaît une pénurie? À votre avis, pourquoi les touristes américains boudent-ils cette région?

**M. Tingley:** Merci, monsieur McKenzie. Je suis content que vous me demandiez quel est mon avis personnel, car c'est tout ce que je pourrai vous donner pour l'instant, même si il y a une semaine environ, j'ai prononcé une conférence là-dessus à Halifax.

À notre avis, je parle au nom de la société, les touristes américains restent chez eux, et les Canadiens en font autant, tout simplement parce qu'ils craignent la panne sèche sur l'autoroute. C'est notre avis.

Le *Bluenose* qui fait la navette entre Yarmouth et Bar Harbour, a vu sa clientèle diminuer de 20 à 30 p. 100. Bar Harbour a également sérieusement souffert de la situation l'an dernier, tout comme le reste du Maine en général, car il semble que les gens craignent de se retrouver avec un réservoir vide sur l'autoroute.

Je vous ai donné notre opinion, mais ce ne serait pas tant le prix de l'essence que la panne sèche qui effrayerait les touris-

[Texte]

as the availability of gasoline. He will probably change the size of his car, he may change the distance that he goes he certainly, I hope, will stop dragging great big things along behind his car, but I think he will still continue to travel as long as he can get gasoline, up to a certain price. I suppose there is a point beyond which they will not go. But when you look at the number of people on the highways and the tourists in Europe with their automobiles, and prices are anywhere I guess from \$2.50 to almost \$4 a gallon, they are still going, they are still travelling—mind you, smaller cars, more cost-efficient cars in that sense, or more energy-efficient cars, but they are still going.

• 1005

**Mr. McKenzie:** Is CN Marine or any of the provincial governments in the Maritimes doing any advertising in Massachusetts or any of the border states that there is no shortage of gas in Canada? The Americans do quite a bit of advertising in Canada to let them know there is no gas shortage in the Dakotas or Montana or wherever.

**Mr. Tingley:** Yes, we did some of that last year and I believe the other group that operates a summer ferry from Portland to Yarmouth also did some of that. For instance, I think some of the advertising is that you are only a tank of gas away from Canada, and that sort of thing was some of the sorts of things that we tried. But again, it seems to go back to the fact that they just do not leave home despite, that and on that basis you cannot get them on board the ships.

Certainly the Atlantic Provinces do a great deal of advertising. We do some co-operative work with them. We have a very good relationship with the various tourist departments and we keep trying. But there has been over the last number of years, since the early seventies, there has been a decline in the American tourists coming into Atlantic Canada. It has been made up to a very great extent, and was made up on our other services last year, by people travelling either from Ontario and Quebec to the Atlantic area, or by people travelling within the Atlantic area. Despite the fact that there was a fall-off in the American tourist, in most of our services we had an increase in traffic, other than on the *Bluenose*.

**Mr. McKenzie:** I see.

I am sure you will be looking forward with great anticipation to the government's new tourism plan that the Prime Minister announced last night.

Also on this page 3, you mention a competition. I am not all that familiar with the Maritimes, so I hope you do not mind my asking these types of questions, but what type of competition do you face in this area?

**Mr. Tingley:** That phrase or that sentence more or less refers to competition in the Newfoundland services. There are now between the mainland of Canada and Newfoundland, just to enumerate the services, there is the Clarke service from Montreal to Corner Brook and St. John's, which is a subsidized service; there is the Crosbie-Chimo container service,

[Traduction]

tes. Le touriste s'adapte, car il peut changer de voiture, raccourcir la distance parcourue et, c'est à espérer, cesser de s'encombrer de roulottes énormes. Il continuera de voyager tant qu'il pourra obtenir de l'essence à un prix abordable, car je suppose qu'un prix exorbitant le découragerait tout autant. Les touristes européens qui doivent payer entre \$2.50 et \$4 le gallon d'essence continuent de voyager. Bien sûr, ils ont de plus petites voitures et cela leur revient moins cher, mais ils n'en continuent pas moins de voyager malgré le prix de l'essence.

**M. McKenzie:** CN Marine, ou les gouvernements provinciaux des Maritimes, font-ils de la publicité au Massachusetts, ou dans les États qui bordent la frontière, pour qu'on sache bien là-bas qu'il n'y a pas de pénurie au Canada? Les Américains, quant à eux, font beaucoup de publicité au Canada pour que les Canadiens sachent qu'au Dakota et dans le Montana, il n'y a pas de pénurie.

**M. Tingley:** L'année dernière, nous avons fait de la publicité, et ceux qui exploitent le traversier d'été entre Portland et Yarmouth en ont fait aussi. Par exemple, on disait qu'on était à un réservoir d'essence du Canada seulement, mais il semble que les touristes soient quand même restés chez eux, ce qui explique qu'ils n'aient pas pris le bateau.

Les provinces de l'Atlantique font beaucoup de publicité. Nous en faisons en collaboration avec elles et nous entretenons de très bons rapports avec les divers services touristiques. Depuis le début des années 70, il y a eu une diminution du nombre de touristes américains se rendant dans la région atlantique. Nos autres services ont largement compensé cette diminution l'an dernier, car nous avons transporté des touristes ontariens et québécois et des habitants de la région même. Malgré la désaffection des touristes américains, la plupart de nos services, sauf le *Bluenose*, ont connu une augmentation du nombre des usagers.

**M. McKenzie:** Je vois.

Je suis convaincu que vous accueillerez avec enthousiasme le nouveau programme de tourisme que le premier ministre a annoncé hier soir.

À la page 3, vous parlez également de la concurrence. Je ne connais pas très bien la situation des Maritimes et je vous demanderais d'être indulgent en répondant à mes questions. À quel genre de concurrence faites-vous face là-bas?

**M. Tingley:** Ici, nous faisons allusion à la concurrence que connaissent nos services à Terre-Neuve. Entre la terre ferme et Terre-Neuve, la compagnie *Clarke* fait une navette entre Montréal et Corner Brook et Saint-Jean et elle reçoit des subventions. Il existe un service de conteneurs, le *Crosbie-Chimo*, qui fait aussi la navette entre Montréal et Saint-Jean.



[Text]

which again runs from Montreal to St. John's, I believe; there is the Newfoundland container line, which operates a relatively small container ship from Halifax to St. John's; and there is the Fedcom Service, which carries automobiles and some trucks from Halifax to St. John's. All of these, of course, are a form of competition in that run.

**Mr. McKenzie:** Do they carry passengers too?

**Mr. Tingley:** No, they do not carry passengers.

**Mr. McKenzie:** They are just competition, but freight?

**Mr. Tingley:** For trucks and rail freight in that sense.

**Mr. McKenzie:** Okay, that answer is fine. My time is just about out, so I just want to ask one other brief question.

How is the Board of Directors appointed to CN Marine?

**Mr. Tingley:** The Board of Directors of CN Marine is appointed by the parent board. The CN appoint the people to the Board of Directors.

**Mr. McKenzie:** Yes. That is fine, thank you. That is all I have.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. McKenzie.

Mr. MacLellan.

**Mr. MacLellan:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Tingley, concerning the question of advertising, I have seen advertising for CN Marine, and each advertisement that I have seen has not contained any reference to the service between North Sydney and Port-aux-Basques. Could you tell me why that is?

**Mr. Tingley:** We have not advertised, I suppose, in the ordinary sense of advertising on that particular route. We do certainly advertise the reservation system, which is related to the North Sydney-Port aux Basques run. For instance, we say that if you want to go to Newfoundland, here is the number that you call. And this is done all through Ontario and Quebec and Atlantic Canada.

• 1010

**Mr. MacLellan:** But if in fact your major competition on all your runs is in that service, why would that service not be advertised more than the others instead of less?

**Mr. Tingley:** Well, Mr. MacLellan, the competition is really in the freight service, and in the freight service on that particular run we are essentially wholesalers of traffic. We are not retailers of traffic. We work with the truck lines; we spend a lot of time with the truckers. In that sense, we do advertise, I suppose, because we have people working with them; we are members of the Atlantic Provinces Trucking Association. I spent a good part of last evening with an Atlantic trucker and, I believe, an official of the Atlantic Provinces Trucking Association.

[Translation]

Entre Halifax et Saint-Jean, il existe un autre service de conteneurs à une échelle plus réduite. Le service *Fedcom* transporte des voitures et des camions entre Halifax et Saint-Jean. Vous voyez que tout cela constitue une certaine concurrence pour nous.

**M. McKenzie:** Ces services s'occupent-ils des voyageurs également?

**M. Tingley:** Non.

**M. McKenzie:** C'est uniquement une concurrence pour les marchandises, alors?

**M. Tingley:** Pour les marchandises transportées par camions et par chemins de fer.

**M. McKenzie:** Merci. Mon temps est presque écoulé et je vais donc poser une brève question.

Comment nomme-t-on les membres du conseil d'administration de CN Marine?

**M. Tingley:** C'est le conseil d'administration de la société mère, le CN, qui nomme les membres du conseil de CN Marine.

**M. McKenzie:** Je vois. Très bien. Merci. J'ai terminé.

**Le président:** Merci, monsieur McKenzie.

Monsieur MacLellan.

**M. MacLellan:** Merci, monsieur le président. Dans la publicité que fait CN Marine pour ses services, je n'ai jamais vu quoi que ce soit au sujet de la navette entre North Sydney et Port-aux-Basques. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi?

**M. Tingley:** Nous n'avons pas fait de véritable publicité pour ce parcours. Nous recommandons cependant de faire des réservations dans ce cas-là. Par exemple, nous disons à ceux qui envisagent de se rendre à Terre-Neuve de réserver par téléphone. Nous annonçons cela partout en Ontario, au Québec et dans la région atlantique.

**M. MacLellan:** Si, en fait, de tous vos trajets c'est ce service qui rencontre le plus de concurrence, pourquoi ne pas l'annoncer plus que les autres, au lieu de l'annoncer moins?

**M. Tingley:** Monsieur MacLellan, la concurrence se fait surtout pour le transport des marchandises; or en ce qui concerne ce service particulier, nous agissons essentiellement comme grossistes, nous ne sommes pas des détaillants. Nous travaillons avec l'industrie du camionnage, nous consacrons beaucoup de temps aux camionneurs. En ce sens, nous faisons de la publicité, puisque certains de nos employés travaillent avec les camionneurs; nous sommes également membres de l'Association du camionnage des provinces Maritimes. J'ai passé une bonne partie de la soirée, hier soir, avec un camion-

[Texte]

We think for us to get out and try to solicit, say, traffic to Newfoundland, we would only be in there interfering with the truckers, and I think they would resent it.

**Mr. MacLellan:** But business is business.

Now, another aspect: you mentioned the competition, and I think it is fair to say that and Clarke Steamships and Fedcom take the gravy freight, in most cases, and leave CN Marine with some of the less profitable freight. I have never heard any objections raised by CN Marine with the government or anybody else to this, which I think is a very inequitable situation, and to the fact that the government is actually subsidizing Clarke Steamships almost \$16 a ton. To me it is incredible to compete against a crown corporation, and yet I have never heard any objection from CN Marine.

**Mr. Tingley:** Well, Mr. MacLellan, we have a certain relationship with the government and we live with that relationship. I think I would like to maintain that relationship as it is.

**Mr. MacLellan:** On the question of the vessels, I am not convinced the best vessels you can get are in the North Sydney service. One thing that concerns me particularly is the vessel the *Marine Cruiser*. I wonder if you could tell me who does own the *Marine Cruiser*.

**Mr. Tingley:** The *Marine Cruiser* is owned by a firm called Rideau Shipping Company Limited. Their head office is here in Ottawa.

**Mr. MacLellan:** It is being run by Rideau Shipping?

**Mr. Tingley:** It is owned by Rideau Shipping, yes.

**Mr. MacLellan:** Well, that is not my understanding. However, I may be wrong in that. Who is Rideau Shipping?

**Mr. Tingley:** Rideau Shipping is a Canadian company. I know the president. The president's name is Mr. J.M. Beresford. I cannot tell you who the owners of the company are, that sort of thing. But it is definitely a Canadian company with headquarters here in Ottawa.

**Mr. MacLellan:** Yes. Is it true the *Marine Cruiser* is leased for five years for \$5 million?

**Mr. Tingley:** No. It is not leased for five years. I do not know about the \$5 million; I would have to do some mathematics on that. The *Marine Cruiser* was brought in in 1972 at a time when roll-on, roll-off vessels were very, very difficult to obtain, when we foresaw a need for increased service across the Gulf. We brought the vessel in. In due course, as you know, we brought larger vessels. We no longer needed the *Marine Cruiser* in the main service across the Gulf, and then we reassigned it to the summer operation between North Sydney and Argentina.

[Traduction]

neur des Maritimes et un représentant, je crois, de l'Association du camionnage des provinces Maritimes.

Nous estimons que si nous tentions d'obtenir des marchandises pour Terre-Neuve, nous ne ferions que nuire aux camionneurs, ce qu'ils n'aimeraient pas du tout.

**M. MacLellan:** Mais les affaires sont les affaires.

Il y a un autre aspect: vous mentionnez la concurrence, et je crois qu'il est juste de dire que *Chimo* et *Clarke Steamships* et *Fedcom* transportent les meilleures marchandises et ne laissent à CN Marine que les marchandises qui rapportent le moins. Or, je n'ai jamais entendu CN Marine porter plainte auprès du gouvernement ou de quiconque, ce qui, à mon avis, est très inéquitable, surtout lorsqu'on songe que le gouvernement subventionne *Clarke Steamships* pour presque \$16 la tonne. À mon avis, il est incroyable de devoir concurrencer une société de la Couronne, et pourtant, je n'ai jamais entendu dire que CN Marine s'y était opposée.

**M. Tingley:** Monsieur MacLellan, nous sommes liés au gouvernement et nous devons vivre avec cette relation. Je pense que je veux maintenir cette relation telle qu'elle est.

**M. MacLellan:** Pour parler maintenant de vos navires, je ne suis pas persuadé que les meilleurs navires assurent la liaison avec North Sydney. Ce qui me préoccupe particulièrement c'est le navire le *Marine Cruiser*. Je me demande si vous pourriez me dire qui est le propriétaire du *Marine Cruiser*.

**M. Tingley:** Le *Marine Cruiser* appartient à une entreprise qui s'appelle *Rideau Shipping Company Limited*. Le siège social est à Ottawa.

**M. MacLellan:** C'est la *Rideau Shipping* qui l'exploite?

**M. Tingley:** La *Rideau Shipping* est le propriétaire, oui.

**M. MacLellan:** Ce n'est pas ce que je me suis laissé dire. Toutefois, je fais peut-être erreur. Qu'est-ce que la *Rideau Shipping*?

**M. Tingley:** La *Rideau Shipping* est une entreprise canadienne. Je connais le président. Il s'agit de M. J. M. Beresford. Je ne peux vous dire qui sont les autres propriétaires, ni rien du genre. Mais il s'agit certainement d'une entreprise canadienne, dont le siège social est à Ottawa.

**M. MacLellan:** Oui. Est-il vrai que vous avez loué le *Marine Cruiser* pour cinq ans, pour la somme de 5 millions de dollars?

**M. Tingley:** Non. Nous ne l'avons pas loué pour cinq ans. Pour ce qui est des 5 millions de dollars, je n'en sais rien; il me faudrait faire quelques calculs. Le *Marine Cruiser* a été acheté en 1972, à une époque où il était extrêmement difficile de se procurer des navires transrouliers, alors que nous prévoyions devoir augmenter le service dans le golfe. Nous avons mis ce navire en service. Par la suite, comme vous le savez, nous avons mis de plus gros navires en service. Nous n'avions plus besoin du *Marine Cruiser* pour assurer le service principal dans le golfe et nous l'avons donc réaffecté au service d'été entre North Sydney et Argentina.



[Text]

Under the present terms of the charter party, we can cancel that charter—I believe it is on six months' notice. It is an open-ended charter party. As I say, I do not think it would be—it is not a five-year charter party, in that sense, and I do not think the \$5 million figure has any significance, either.

**Mr. MacLellan:** Is there any truth to what is considered a general belief that in fact CN Marine could have purchased the *Marine Cruiser* for \$2 million when it was sold as the *Princess of Tasmania*?

**Mr. Tingley:** I really cannot answer that because if I ever knew, I certainly do not recall what the price was.

**Mr. MacLellan:** Right. Now the two vessels which have been purchased by Roylease Limited: are they in fact owned by Roylease, and Roylease is not being a trustee for another party? Can you state specifically whether that is the case or not?

• 1015

**Mr. Tingley:** I can state that in the certificate of ownership of those vessels, which every vessel has to have, it reads Roylease.

**Mr. MacLellan:** How much did those vessels cost to construct?

**Mr. Tingley:** I was never sure what those vessels cost to construct. I would not want to quote a figure because I could be very, very wrong.

**Mr. Lumley:** \$75 million?

**Mr. Tingley:** No, they did not cost \$75 million at any time. That figure of \$75 million for the recent purchase was later corrected by Roylease to \$30 million. It is not quite \$30 million actually.

**Mr. MacLellan:** But for the five-year leasing period CN Marine paid \$20 million to the Swedish owners of the *Stena Nordica* and *Stena Atlantica*. Is that not true?

**Mr. Tingley:** Well, I have not done the mathematics on it so I cannot answer that question. We have paid quite a substantial sum of money for those vessels.

**Mr. MacLellan:** Right. If you had built them you do not know what they would have cost to build them or what the Swedish owners paid to have them built.

**Mr. Tingley:** No, I would not know what the Swedish owners paid to have them built and I would not know what it would cost to have had them built in Canada at that point in time.

I think, Mr. MacLellan, you have to go back and look at the situation which was facing us at that time and which has changed now but still faces us to a certain extent. We were faced with a demand for a capability to handle far more traffic across that gulf than we had at that point in time. Those

[Translation]

En vertu des conditions actuelles du contrat de location, nous pouvons annuler, je crois, avec un préavis de six mois. Il s'agit d'un contrat de location ouvert. Je ne crois pas qu'il s'agit donc... ce n'est pas un contrat de cinq ans en ce sens; je ne crois pas que ce chiffre de 5 millions de dollars soit juste non plus.

**M. MacLellan:** Est-il vrai, comme on le pense généralement, que CN Marine aurait pu acheter le *Marine Cruiser* pour 2 millions de dollars lorsque ce navire a été vendu sous le nom de *Princess of Tasmania*?

**M. Tingley:** Je ne peux vraiment pas vous répondre, car si je l'ai déjà su, je ne me souviens certainement plus du prix.

**M. MacLellan:** Très bien. Pour parler maintenant des deux navires qui ont été achetés par *Roylease Limited*, appartiennent-ils en fait à *Roylease*, ou est-ce que *Roylease* représente une autre partie dans cette affaire? Pouvez-vous me dire avec certitude si c'est ou non le cas?

**M. Tingley:** Je peux vous affirmer que dans le certificat de propriété de ces navires, que chaque navire doit posséder, on nomme *Roylease*.

**M. MacLellan:** Combien la construction de ces deux navires a-t-elle coûté?

**M. Tingley:** Je ne sais pas au juste combien la construction de ces navires a coûté. Je ne voudrais pas vous donner un chiffre, car je pourrais me tromper de beaucoup.

**M. Lumley:** Soixante-quinze millions de dollars?

**M. Tingley:** Non, ils n'ont jamais coûté 75 millions de dollars. Après l'achat récent, *Roylease* a corrigé ce chiffre de 75 millions de dollars qui avait été avancé, pour fixer l'achat à 30 millions de dollars. À vrai dire, ce n'est pas tout à fait 30 millions de dollars.

**M. MacLellan:** Néanmoins, CN Marine a quand même versé 20 millions de dollars aux propriétaires suédois du *Stena Nordica* et du *Stena Atlantica* pour une location de 5 ans, n'est-ce pas?

**M. Tingley:** Je n'ai pas effectué les calculs, donc, je ne peux pas vous répondre. Nous avons payé assez cher pour ces deux navires.

**M. MacLellan:** Très bien. Si vous les aviez construits, savez-vous combien il vous en aurait coûté ou savez-vous combien les propriétaires suédois ont payé pour les faire construire?

**M. Tingley:** Non, je ne sais pas combien les propriétaires suédois ont versé pour leur construction et je ne sais pas ce que la construction aurait coûté au Canada à l'époque.

Je crois, monsieur MacLellan, qu'il nous faut retourner en arrière et regarder la situation à laquelle nous faisons face à l'époque et qui, tout en ayant changé un peu, existe toujours. Nous faisons face à une demande accrue de trafic dans le golfe, à laquelle il nous était impossible de répondre à l'époque.

## [Texte]

vessels came on the market, the first one in 1974 and the second one in 1975. They were at the time they were built probably about the most sophisticated truck and automobile carriers that had ever been built. They incorporated a lot of special design features, stability, all those things which had never been put into a vessel before. They were brought in to fill a need. They have filled that need.

To give you some details of the Roylease charter, we have the option to drop those vessels after a certain period of time, to walk away from them. We have the option to purchase the vessels if that seems to be a good thing to do at some point in time.

We became responsible at CN Marine to acquire our own assets as of the first of 1979. We have concentrated all our efforts in the *Straightway* vessel for Prince Edward Island. Now that is just about our plate in that sense.

We have already done some work on the replacement vessels for the gulf services. A plan was drawn up some years ago. There was some design work done on vessels. At that time there was an indication that the best vessels for the service would be two high-speed vessels capable of 25-26 knots and making two round trips a day in the summer time. With what fuel has done to us since then, the price of fuel, and speed is fuel—you know, that last knot takes a large percentage of your fuel—we are going to have to look at that again, rethink it, and see if these two large high speed vessels are still those required. If I am here a year from now, I could tell you what is required for that Newfoundland service and that we will be, possibly even then, fairly close to letting a contract to construct a vessel for that service.

**The Chairman:** Final question, Mr. MacLellan.

**Mr. MacLellan:** Yes. Mr. Tingley, I am very concerned about the attempt to be self-sustaining by 1984, that where you have the competition—and competition has been allowed to go completely unopposed by CN Marine from North Sydney to Newfoundland—and the operations from North Sydney to Port-aux-Basques and Argentinia are not profitable, then you are going to use the need to be self-sustaining as an excuse to wind up that service. That concerns me greatly.

**Mr. Tingley:** Mr. MacLellan, again let me thank you for that question because it gives me an opportunity to correct a misconception which seems to be running around the Atlantic Provinces. We use the term self-sustaining, and I have used it here in the sense of capital. We expect, with the fund that has been set up, with our depreciation fund and with our retained earning, to be able to replace the fleet which needs replacing, and that is Prince Edward Island and the Gulf, that is coastal vessels. And when I say "self sustaining," that is what I mean.

## [Traduction]

Les navires étaient à vendre, le premier en 1974 et le deuxième en 1975. Lors de leur construction, ils étaient probablement les traversiers de voitures et de camions les plus perfectionnés jamais construits. Ils comportaient de nombreux aspects spéciaux, des stabilisateurs, toutes sortes de choses qui n'avaient jamais été ajoutées auparavant à un navire. Nous les avons achetés pour combler un besoin. Ils ont répondu à ce besoin.

Maintenant, pour vous donner des détails quant au contrat passé avec *Roylease*, nous avons le choix de laisser tomber ces navires après une certaine période, de tout laisser là. Nous avons également l'option de les acheter, si cela nous semble approprié.

CN Marine a assumé la responsabilité d'acquérir son propre matériel au 1<sup>er</sup> janvier 1979. Nous avons concentré tous nos efforts sur le *Straightway* pour l'Île-du-Prince-Édouard. Ce projet est presque terminé.

Nous avons déjà commencé à étudier la possibilité de remplacer les navires qui assurent le service dans le golfe. Un plan avait été préparé il y a déjà quelques années. On a commencé le travail de conception pour ces navires. À l'époque, on pensait que les meilleurs navires pour cette ligne seraient deux navires rapides, capables de faire 25 ou 26 noeuds, qui effectueraient deux aller-retour par jour pendant l'été. Toutefois, vu ce qui est arrivé au carburant depuis, le prix du carburant, et la vitesse prend du carburant,—vous savez que c'est le dernier noeud qui prend le plus de carburant,—il nous faudra réexaminer la chose, repenser nos principes et voir si ces deux navires rapides sont toujours ce qu'il nous faut. Si je suis ici dans un an, je pourrai vous dire ce qu'il faut pour assurer le service à Terre-Neuve; nous serons peut-être déjà sur le point d'accorder le contrat pour la construction du navire qu'il nous faudra à Terre-Neuve.

**Le président:** C'est votre dernière question, monsieur MacLellan.

**M. MacLellan:** Oui. Monsieur Tingley, je suis très inquiet de votre tentative visant à réaliser l'indépendance financière d'ici 1984, en ce sens que là où il y a concurrence,—et CN Marine n'a absolument rien fait pour contrer la concurrence entre North Sydney et Terre-Neuve,—et le service entre North Sydney et Port-aux-Basques et Argentinia n'est pas rentable, je crains que vous n'invoquiez la nécessité de devenir autonome sur le plan financier pour mettre fin à ce service. Cela me préoccupe beaucoup.

**M. Tingley:** Monsieur MacLellan, encore une fois, je tiens à vous remercier d'avoir posé cette question, puisque j'ai ainsi l'occasion de rectifier une erreur qui semble faire le tour des provinces de l'Atlantique. Nous utilisons le terme autonome, et je l'ai utilisé moi-même ici, pour parler de notre capital. Avec notre fonds de dépréciation, et nos bénéfices non répartis, nous comptons pouvoir remplacer une partie de la flotte, c'est-à-dire les caboteurs de l'Île-du-Prince-Édouard et du golfe. Voilà ce que veut dire le terme autonomis.



[Text]

• 1020

We have also used some terminology, that we are profitable. That scares some people. We are profitable on a combination of what we get from the fare box and what we get from our government contracts, less our expenses. We end up with a profit.

Now in the sense of any one service being profitable, they are not. As long as we have these contracts there is no problem in that sense. As I say, the self-sustaining thing which I refer to is capital. We may have to borrow a small amount of capital in the mid 1980s. At the moment we are a corporation with a book value of \$110 million and practically no debt, which I think is very unusual. We do not expect our debt/equity ratio to ever exceed, I think, some 15 per cent. Again, by the 1985, '86, some where in there, expect to be debt-free and start to accumulate money again for the next round.

**The Chairman:** Thank you. I will put you down for the second round, Mr. MacLellan. I have Mr. Richardson and Mr. Lumley. Mr. Richardson.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Mr. Tingley, I must commend you on your presentation, it was interesting and very well presented. In fact, it was so well presented I had a hard job finding a question to ask you about. I must confess to being a landlubber, born and raised in Saskatchewan. My father sailed in a prairie schooner, if you know what that means.

Now being a son of the soil, familiar with productivity on farming costs, et cetera, would you please explain that chart, CN Marine—Future Contracts—Based on management productivity—Targets? I have an idea what it is about but I would like to be sure.

**Mr. Tingley:** Thank you very much, Mr. Richardson. If I might digress just a little bit, Mr. Chairman, before I start to answer the question. I was born and brought up on a farm in New Brunswick, and the question is often asked, what is a boy from the farm doing on ferries.

Anyway, the chart is an attempt to show in constant 1979 dollars. For instance, it starts out in 1979 with a government contract of approximately \$122 million. Now that is slightly different from the vote because our fiscal year is the calendar year whereas the government's is April to March. In terms of constant 1979 dollars, what we are projecting is that if we continue to do the same things, by 1985 we will have that down to \$103.9 million, if we are doing the same things. It is really a productivity chart, what we hope to gain through productivity with the new vessels and things of that nature. For instance, the replacement vessel for the *abegweit* will carry twice as much traffic, and the crew, whether or not you noticed that, is the same size.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Fine. That is all, Mr. Chairman.

[Translation]

Nous disons aussi que nous sommes rentables. Ce terme effraie certaines personnes. Nous faisons un profit si nous combinons les tarifs et les contrats du gouvernement, moins nos dépenses. Ainsi, nous faisons un profit.

Toutefois, aucun de nos services n'est rentable en soi. Aussi longtemps que nous aurons ces contrats, il n'y aura aucune difficulté en ce sens. Comme je disais, nous sommes autonomes au point de vue des capitaux. Il nous faudra peut-être emprunter une petite somme de capitaux au milieu des années 80. En ce moment, la société a une valeur comptable de 110 millions de dollars et une dette minime ce qui est très rare. Nous ne croyons pas que le rapport dette/avoir dépasse jamais 15 p. 100 environ. Aussi, en 1985 ou 1986, nous comptons être libres de dette, et nous pourrions accumuler les fonds pour les prochains de remplacements.

**Le président:** Merci. Je vous inscris au second tour, monsieur MacLellan. M. Richardson a maintenant la parole, ensuite M. Lumley. Monsieur Richardson.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Monsieur Tingley, je dois vous féliciter de votre exposé, qui était intéressant et complet. Il était même si complet que j'ai de la difficulté à trouver une question à poser. J'admets que je suis un terrien, car je suis né et j'ai vécu en Saskatchewan. Mon père a navigué sur un chariot des prairies; vous voyez ce que je veux dire.

Puisque je suis un terrien au courant de la question de la productivité par rapport aux coûts des exploitations agricoles, etc., pourriez-vous m'expliquer le tableau intitulé: CN Marine—Contrats futurs fondés sur les objectifs de productivité de la direction? Je crois avoir compris, mais je veux en être certain.

**M. Tingley:** Merci beaucoup, monsieur Richardson. Si vous me permettez de faire une digression d'abord, monsieur le président. Je suis né et j'ai vécu sur une ferme du Nouveau-Brunswick, et on me demande souvent ce qu'un fils d'agriculteur fait sur les traversiers?

Le tableau est établi en dollars constants de 1979. On commence en 1979 avec un contrat du gouvernement d'environ 122 millions de dollars. Les chiffres sont quelque peu différents du crédit, car notre année financière suit l'année du civile, tandis que l'année financière du gouvernement va d'avril à mars. En dollars constants de 1979, nous prévoyons, pour les mêmes programmes, qu'en 1985, cela ne nous coûtera que 103.9 millions de dollars, évidemment pour les mêmes programmes. C'est un tableau de la productivité, que nous espérons atteindre en utilisant de nouveaux bateaux, etc. Par exemple, le bateau qui remplacera l'*Abegweit* transportera deux fois plus de véhicules, mais l'équipage, vous l'avez peut-être remarqué, sera le même.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Très bien. C'est tout, monsieur le président.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Richardson. Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Tingley, I have a couple of questions of my own. I have also had requests from a few of our colleagues who unfortunately could not be here today, so I will ask them on their behalf.

I want to follow up on the questions asked by my colleague, Mr. MacLellan. In the Roylease agreement, the two ferries they own or just purchased, I understand they were foreign manufactured.

**Mr. Tingley:** Yes, that is right, Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** If you had not entered into a leasing agreement but had used your own capital, would you have purchased those vessels in Canada?

• 1025

**Mr. Tingley:** Probably not. The way I look at that charter arrangement we have is that, in a sense, it buys us time to see what we want, and it buys us time at what I think is a relatively low cost in terms of shipping costs of today. As I mentioned earlier, if we establish what we need and we get vessels built or started to be built, we can drop those charters with rather modest payment to cancel the charter.

**Mr. Lumley:** You are under no obligation to purchase vessels manufactured in Canada?

**Mr. Tingley:** I am under no obligation to purchase vessels manufactured . . . ? I do not understand the question, sir.

**Mr. Lumley:** For example, Roylease, obviously they bought two Swedish vessels—were these vessels made in Sweden?

**Mr. Tingley:** Germany.

**Mr. Lumley:** Are there comparable vessels manufactured in Canada? Could they be purchased from a Canadian manufacturer?

**Mr. Tingley:** They could be purchased from a Canadian manufacturer if, in our design process, we decided that that was what we wanted. They could be, given the time to get them, to design them and get them. For instance, if in our design operations we come up with vessels this size and shape, and that sort of thing, they could be manufactured in Canada.

**Mr. Lumley:** Obviously, the point I am getting at is that I think we so often talk about buying Canadian, but if the government itself or its Crown agencies cannot show leadership in buying Canadian, how can we expect the private sector to do so? I ask the question now, not having any expertise in vessels of this nature, whether they are manufactured in Canada, and why they will be purchased outside the country—rather than doing it yourself and going through a leasing arrangement, and they purchase something outside? I just wonder if you would switch if you were using your own capital.

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Richardson. Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président. Monsieur Tingley, j'ai quelques questions personnelles à poser. Quelques-uns de mes collègues qui, malheureusement, ne peuvent être ici aujourd'hui, m'ont demandé de poser des questions en leur nom.

Je veux d'abord poursuivre la discussion sur les questions de mon collègue, M. MacLellan. Je pense que dans l'entente Roylease, les deux traversiers qu'on a achetés sont fabriqués à l'étranger, n'est-ce pas?

**M. Tingley:** Oui, c'est juste, monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Si vous n'aviez passé un accord de crédit-bail, mais utilisé vos propres capitaux, auriez-vous acheté ces bateaux au Canada?

**M. Tingley:** Probablement pas. Ce contrat de crédit-bail, en un sens, nous donne le temps d'étudier nos besoins, à un coût relativement bas par rapport aux frais de navigation courants. Comme je le disais plus tôt, si nous déterminons nos besoins, et que nous construisons les bateaux nécessaires, ou commençons du moins cette construction, nous pourrions résilier ces contrats à frêt avec un forfait minime.

**M. Lumley:** Vous n'êtes pas obligés d'acheter des navires construits au Canada?

**M. Tingley:** Je ne suis pas obligé d'acheter des navires fabriqués . . . ? Je ne comprends pas la question, monsieur.

**M. Lumley:** Par exemple, la société *Roylease* a acheté deux bateaux suédois—ces bateaux ont-ils été construits en Suède?

**M. Tingley:** En Allemagne.

**M. Lumley:** Fabrique-t-on des navires comparables au Canada? Peut-on acheter des bateaux semblables de fabricants canadiens?

**M. Tingley:** On pourrait acheter ces navires d'un fabricant canadien si, lors de la conception, nous savions ce que nous voulons. On pourrait les fabriquer au Canada, si on avait le temps d'en faire la conception et de les commander. Par exemple, si, lors de la conception, nous déterminions qu'il nous faut des navires de telle ou telle taille, et cetera, nous pourrions les faire construire au Canada.

**M. Lumley:** Il me semble qu'on parle si souvent d'acheter au Canada; mais si le gouvernement lui-même, ou ses sociétés de la Couronne, ne font pas preuve de leadership en achetant au Canada, comment peut-on l'exiger du secteur privé? Je demande, quoique je n'aie aucune connaissance de ce genre de navires, si on les fabrique au Canada, et pourquoi on les achètera à l'étranger, plutôt que de se les procurer au moyen d'un contrat de crédit-bail; pourquoi les acheter à l'étranger? Je veux savoir simplement si vous les construiriez ici s'il s'agissait de vos capitaux.



[Text]

**Mr. Tingley:** Let me talk a bit about shipping in Canada and shipping in Europe, just to compare where those vessels come from. I think maybe that will help clarify the situation.

When you are in the shipping business in Canada—and I defer to the Chairman on this—it is a rather lonely business. For instance, in the ferry business in operations in the size of ours, there are two of us, ourselves in Moncton and B.C. Ferries in Vancouver, and a great distance between us. Even in North America, I know of nothing on the East Coast that compares with our operation at all. On the West Coast, you have Western State Ferry, the Alaskan Marine Highway, and that sort of thing. In Canada and in the United States, you cannot just go out and buy a vessel without a considerable amount of time. In Europe, where these vessels are built, these are built on speculation. The particular firm that built the vessels is a family-owned firm and I do not know exactly how many ships he had. There are four vessels in that series, which he started in a yard in West Germany with no commitments as to where he was going to put those vessels when they were finished.

**Mr. Lumley:** We needed these vessels.

**Mr. Tingley:** We needed the vessels. They were there, we took them. They are really a device to give us time to plan our own vessels, and when we get our own vessels planned—as I said to Mr. MacLellan—I hope, if I am back here in one year's time, I can say to you that we are ready, or about ready, to go out for contract on proper vessels for that particular run. I look upon this as a stop-gap measure, as a fill-in. The fact that we got the vessels Canadian-owned,—although I grant that they are foreign-built, they are Canadian-owned, at least, by a taxable Canadian corporation—to me, was an advantage. I do not, for obvious reasons, want to go into the details of the charter party, the comparison of the charter party with the Swedes as compared with Roylease, but we also got some advantages. We got a better deal from Roylease than we were—

**Mr. Lumley:** The most important things are future rather than past, anyway.

**Mr. Tingley:** Yes.

**Mr. Lumley:** I think your commitment speaks for itself. I am sure if my colleague, Mr. McCauley, the member from Moncton, were here he would want to pose the same question to you that he posed to Mr. Howie regarding the transfer of headquarters from Moncton. Perhaps you want to put in the record assurances to Mr. McCauley that you do not have this planned move in mind.

• 1030

**Mr. Tingley:** Well, again, thank you, very much for asking that question, because it gives me an opportunity to put on the record how I see this particular thing. We have at our headquarters in Moncton at the present time . . . Maybe I should go back to a little bit of history if you can stay with me.

Up until 1973, this whole ferry operation was very much operated by railway people. It was really just a branch railway

[Translation]

**M. Tingley:** Laissez-moi parler un peu de la navigation au Canada et en Europe, afin que je puisse vous expliquer d'où viennent les bateaux. Cela éclaircira peut-être la situation.

Au Canada, les sociétés de navigation, et je m'en remets au président à ce sujet, sont très isolées. Par exemple, dans le domaine des traversiers, il n'y a que deux sociétés de notre taille, nous-mêmes, à Moncton, et les *B.C. Ferries*, à Vancouver; et nous sommes très éloignées l'une de l'autre. Dans toute l'Amérique du Nord, il n'y a aucune autre affaire de la taille de notre société sur la côte est. Sur la côte ouest, il y a la *Western State Ferry*, l'*Alaskan Marine Highway*, et d'autres. Au Canada et aux États-Unis, il y a toujours un délai considérable dans l'achat d'un navire. En Europe, où ceux-ci ont été construits, on construit beaucoup en spéculant. La société qui a construit ces bateaux est la propriété d'une seule famille, mais je ne sais pas combien de bateaux elle possède. Il y a eu quatre bateaux dans la même série, construits dans un chantier de l'Allemagne de l'Ouest, à titre de spéculation.

**M. Lumley:** Nous avons besoin de ces bateaux . . .

**M. Tingley:** Nous avons besoin de ces bateaux. Ils étaient disponibles, nous les avons pris. Nous cherchions à gagner du temps, pour concevoir nos propres bateaux et, une fois cette conception terminée, comme je le disais à M. MacLellan, je pourrai revenir dans un an, j'espère, vous dire que nous sommes prêts, presque prêts, à acheter des bateaux appropriés pour cette route. Ce n'est qu'une mesure temporaire. Le fait que ces bateaux soient la propriété d'une société canadienne imposable, même s'ils sont construits à l'étranger, est déjà avantageux. Évidemment, je ne veux pas entrer dans les détails de l'entente de crédit-bail, comparer l'entente conclue avec les Suédois et l'entente conclue avec *Roylease*, mais nous avons obtenu certains avantages. L'accord conclu avec *Roylease* est meilleur que nous avions . . .

**M. Lumley:** En fait, c'est l'avenir qui compte et non pas le passé.

**M. Tingley:** Oui.

**M. Lumley:** Votre engagement est tout à votre honneur. S'il était ici, mon collègue, M. McCauley, le député de Moncton, vous poserait la question qu'il a posée à M. Howie concernant le transfert du siège social de votre société de Moncton. Peut-être voudriez-vous rassurer M. McCauley et lui dire que ce n'est pas votre intention.

**M. Tingley:** Je vous remercie encore une fois de me poser cette question, car cela me permet de vous donner mon avis à ce sujet. À notre bureau principal de Moncton, à l'heure actuelle . . . Mais peut-être que je devrais revenir un peu en arrière, si cela ne vous fait rien.

Jusqu'en 1973, le service de traversiers était administré par les gens des chemins de fer. Ce n'était en fait qu'un prolonge-

## [Texte]

here and a branch railway there, and that sort of thing. In 1973, for the first time, this was drawn out, and a division of CN was set up called The East Coast Marine and Ferry Service, a terrible name, a real mouthful. I was General Manager of the East Coast Marine and Ferry Service, in Moncton; we were set up in Moncton. We have gone from there to CN Marine and then ultimately to CN Marine where we have contracts with the government.

Since that time we have decentralized that management into sectors, and we have two of our sector managers here with us this morning. I listed the four sectors in my opening remarks. We have set up our law office—with law goes our general claims—in Halifax; that is there now. As far as I am concerned, we have done that much. We have stopped for now. There will be seven people moving late this year, around December, to Halifax, that is this general claims and law group. We will look at that and see how we make out. I think the question which we have to ask ourselves from time to time applies more to where should our operating people be, rather than the headquarters. The headquarters for CN Marine is and will be in the foreseeable future in Moncton, and I would say that the bulk of the people will be there.

**The Chairman:** Pity.

**Mr. Lumley:** I am sure he feels much better, even though he has not heard the statement yet.

**The Chairman:** Your last question, Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** It is my last question, Mr. Chairman. I am sure you mean that in more ways than one, Mr. Chairman.

**The Chairman:** That is with all due respect.

**Mr. Lumley:** My colleague, Mr. Rompkey, from Labrador, wanted me to ask you about the *Franklin*, the possibility of having a station in Lake Melville for development in Lake Melville—Goose Bay.

There is a concern up there that since the *Carson* was sunk, you gracefully have been cutting down on the shipping season; therefore having icebreaking facilities right up in that area, obviously will extend the season a little longer; it will help small business to reduce its inventory, which is always a costly thing for people in that area, as I am sure you are more aware than even myself. I think I would like your comment on that.

The second part of my question, the bottom line, the profit figures, to Mr. MacLellan. I think you illuminated sort of the profit picture from CN Marine's standpoint as opposed to a private company. You do have the opportunity, as I understand it, to invest any profits, reinvest in new ships or declare dividends to your parent company, CN. Hopefully, you will not be declaring dividends; have you already decided that you are going to reinvest any profits that would accrue through your operations? I wonder if you would comment on that as well, sir.

**Mr. Tingley:** Yes, thank you. As far as the *Franklin* in Lake Melville is concerned, I cannot say a great deal about it. I had heard, and it is hearsay, strictly hearsay, that some attempts are going to be made to keep Lake Melville open this winter to

## [Traduction]

ment du service ferroviaire. En 1973, pour la première fois, on a établi une distinction et créé une division du CN qu'on a appelée: «Les Services maritimes de l'est du Canada», d'un nom assez encombrant. J'étais directeur général de ce service et mon supérieur hiérarchique était le vice-président des services ferroviaires à Moncton; nos services étaient établis à Moncton. Puis, on a créé CN Marine, qui négocie des contrats avec le gouvernement.

Depuis la création de la société, nous avons décentralisé la gestion selon quatre secteurs, que j'ai énumérés dans mon exposé. Deux des dirigeants de ce secteur m'accompagnent. Nous avons créé un service du contentieux, qui reçoit les réclamations et qui est établi à Halifax. Voilà où nous en sommes. À la fin de l'année, vers le mois de décembre, 7 employés déménageront à Halifax; il s'agit du groupe des réclamations et du contentieux. Nous verrons comment les choses iront. Il est plus important de se demander où les services des opérations doivent être, que le siège social. Dans l'immédiat, le siège social de CN Marine demeurera à Moncton, comme la plupart de ses employés.

**Le président:** C'est dommage.

**M. Lumley:** Je suis sûr qu'il va déjà mieux, même s'il n'a pas encore entendu la déclaration.

**Le président:** Votre dernière question, monsieur Lumley.

**M. Lumley:** C'est ma dernière question, monsieur le président. Je crois comprendre quand vous dites cela.

**Le président:** N'y voyez pas d'offense.

**M. Lumley:** Mon collègue du Labrador, M. Rompkey, voulait que je vous interroge au sujet du *Franklin* et de la possibilité d'établir un service dans la région du lac Melville et de la baie des Oies.

Depuis le naufrage du *Carson*, vous avez raccourci la période de navigation; donc, si les brise-glaces pouvaient se rendre jusque là, la saison de navigation en serait évidemment rallongée, ce qui aiderait les petites entreprises à réduire leur inventaire, qui est une source de frais considérables dans cette région. Vous le savez mieux que moi. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

J'aimerais poser une question à M. MacLellan sur les bénéfices de la société. Selon vous, CN Marine n'est pas dans la même situation qu'une société privée en ce qui concerne ses bénéfices. Vous pouvez les réinvestir dans l'achat de nouveaux navires ou déclarer des dividendes à la société mère, le CN. Avez-vous déjà décidé de réinvestir vos bénéfices?

**M. Tingley:** Je vous remercie. Je ne peux pas vous dire grand chose au sujet du *Franklin* et du lac Melville. J'ai entendu dire, mais ce ne sont que des rumeurs, qu'on essaierait de garder le lac Melville ouvert à la navigation cet hiver. Je ne



[Text]

use what happens in there. I do not think there is that much problem maybe with Lake Melville. I think the problem comes in the entrance to the lake, and it might even be worse if you have an icebreaker in there because, when you break up the ice, you get chunks of ice and then you get a west wind, and it blows down and jams the channel at Rigolet, which is, I guess, where the real problem might be.

• 1035

We have not shortened the shipping season to Labrador, not at all. Most people may have heard of the famous chicken feed incident last year, where we got caught with some chicken feed on a vessel which could not get into Goose Bay in time before the freeze-up. Now this year, we went out and made a concerted drive, dealing with the customers who ship to Goose Bay and the Labrador coast, and said: "Come on, give us your stuff a little earlier in order that we can get it up there". And I heard very recently that it looks as if we have made it this year and that everything is in the North.

So I can say categorically that we have not shortened the season. As to the placing of the *Franklin* in Lake Melville, really that is a decision which the Coast Guard and those who are studying ice would have to take.

I think there is another problem along that coast, which is one that the Chairman and I have discussed on occasion, is what is contained in those ice floes. That is something else again, in the sense of dangerous blocks of ice—but that is another problem.

As far as the profit picture is concerned, to go to that question, there is a thing which I have not referred to called a tripartite agreement, which is the agreement between the Government of Canada, Canadian National and CN Marine, and that spells out a lot of the ground rules under which we work. That states that we are permitted a return on equity, to build into our contract a return on equity, which starts at 3 per cent in 1979 and goes up, I think, by some 5 per cent through the years—by 1 per cent a year until it gets to 5 per cent more, through the years, and is renegotiable after that point. I believe those figures were based on CN's expected return on equity which now seems to be much greater than it was.

In the matter of dividends, that same document also states that CN Marine will not pay more than a 45 per cent dividend to the parent company and the remainder of the—

**Mr. Lumley:** In any one year?

**Mr. Tingley:** Yes, in any one year.

—of the profit has to be used only for government services.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you.

Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

crois pas que cela pose de problème. C'est plutôt à l'entrée du lac qu'il y a des difficultés. Un brise-glace ne ferait que remplir les choses, car les morceaux de glace peuvent être entraînés par un vent de l'ouest jusqu'à Rigolet, et bloquer le passage. Voilà le véritable problème.

Nous n'avons pas du tout raccourci la saison de navigation au Labrador. Vous avez peut-être entendu parler du navire chargé d'aliments pour le poulet qui n'a pu entrer dans la baie des Oies avant la formation des glaces. Cette année, nous nous sommes entendus, avec les clients qui expédient des marchandises vers la baie des Oies et la côte du Labrador, pour que ces marchandises puissent être livrées là-bas à temps. Il semble que cela ait donné des résultats et que les marchandises sont déjà dans le Nord.

Je peux donc vous affirmer que la saison n'est pas raccourcie. En ce qui concerne l'amarrage du *Franklin* dans le lac Melville, ce sont la garde côtière et les spécialistes des glaces qui doivent prendre cette décision.

L'autre problème dont j'ai déjà parlé avec le président, c'est celui des bancs de glace. C'est un autre danger.

À propos des bénéfices, j'ai omis de vous parler de l'accord tripartite conclu par le gouvernement du Canada, le Canadien national et CN Marine, et qui énumère les conditions de notre fonctionnement. Selon cet accord, nous avons droit à un taux de rendement fixé à 3 p. 100 en 1979, et s'élevant d'un pour cent annuellement, jusqu'à concurrence de 5 p. 100, après quoi il est renégociable. Ces chiffres sont fondés sur les prévisions de rendement du capital du CN, qui sont beaucoup plus optimistes qu'auparavant.

Pour ce qui est des dividendes, le même accord prévoit que CN Marine ne versera pas de dividende de plus de 45 p. 100 à la société mère et versera le solde . . .

**M. Lumley:** Chaque année?

**M. Tingley:** Oui, chaque année.

Le solde des bénéfices doit être affecté exclusivement au service public.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci.

Monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Merci, monsieur le président.

## [Texte]

I think Mr. Richardson and myself are somewhat in the same boat, in that both of us grew up on the prairies and really do not have a lot of expertise or background in shipping. But a couple of weeks ago, I had an opportunity to visit the port of Churchill and see the M.V. *Arctic* and the *Pierre Radisson*, an icebreaker and an ice going freighter, and I had to be tremendously impressed with both ships; and given the fact that they were both built in Canada, Canada obviously has a shipbuilding expertise that I certainly was not aware of.

My understanding of the *Pierre Radisson*, the icebreaker, was that it was really a top notch icebreaker as far as any other ships around the world are concerned and that Canada, and indeed Finland, were probably the two major builders of icebreakers. And it had incorporated in it the shovelling system that you are talking about for your new ship that you are going to be commissioning here in the next year or so.

There are a couple of questions.

First of all, I would be interested in knowing what kind of ice you think you will be encountering, because I too was told that the *Pierre Radisson* was capable of going through ice 40 feet thick, which to my mind is just mind-boggling. I, first of all, was not aware that there was ice that thick, and secondly, to find a ship that could handle that kind of ice, with admittedly, I think, a great deal of difficulty, and simply the fact that Canada is capable of building that kind of ship, frankly had to make me very proud to be a Canadian.

I would like to ask you what kind of ice you think you would have to encounter in your new ship?

**Mr. Tingley:** Thank you. I do not know who told you that the *Franklin* could handle 40 feet—

• 1040

**Mr. Mayer:** No, no, I did not suggest that at all. That was not my suggestion at all.

**Mr. Tingley:** These icebreakers are usually classed as Class 1, Class 2, Class 3 and Class 4. I am told, and I remember that I am a boy from a farm, that a Class 1 icebreaker is an icebreaker that can maintain headway through one foot of ice, and a Class 2 is two feet. I am not sure of that. However, the Chairman assures me that I am approximately right. There is no question but what we can and we are; our new ship will be built in Canada. There is no question about that. What type of ice will we encounter? Last year the *Louis St. Laurent*, which is out in that same water helping us, encountered a piece of ice which was 35 feet thick and it did not go through it. What normally happens on those runs . . . it varies. They approach it a bit differently between New Brunswick and Prince Edward Island than they do, say, between North Sydney and Port-aux-Basques, or the problems are different. That strait is relatively shallow; at its deepest point it is only 70 feet and the ice rafts. This is ice which is formed in the Gulf along the north shore of the St. Lawrence, Chaleur Bay and places like that. It drifts down towards the south and in the process it rafts. It is not formed to that thickness at all, it is what we call first-year ice. We get into most of our trouble with this ice in the port of

## [Traduction]

M. Richardson et moi sommes dans la même situation, car nous sommes tous deux originaires des Prairies et nous ne connaissons pas grand-chose à la navigation. Cependant, il y a environ deux semaines, j'ai eu l'occasion de me rendre au port de Churchill et d'y visiter le MV *Arctic* et le *Pierre Radisson*, un brise-glace et un navire de charge pouvant naviguer dans les eaux recouvertes de glace, et j'ai été fortement impressionné par ces deux navires. J'ignorais que le Canada pouvait construire des navires de ce genre.

Il semble que le *Pierre Radisson* soit l'un des brise-glace les plus perfectionnés du monde et que ce soit le Canada et la Finlande qui occupent le premier rang pour la construction de ces navires. Il est muni du dispositif de déblayage dont vous avez parlé à propos du nouveau navire que vous commanderez l'année prochaine.

J'ai une ou deux questions à vous poser.

D'abord, j'aimerais savoir à quelle sorte de glace vous vous attendez de faire face, car on m'a dit que le *Pierre Radisson* pouvait traverser une épaisseur de 40 pieds de glace, ce qui est, à mon avis, renversant. Pour commencer, je ne savais pas que la glace pouvait être aussi épaisse, mais rien que de penser qu'il existe des navires qui peuvent avancer dans de telles conditions, même si c'est avec peine, et que nous pouvons au Canada construire ce genre de navire, je suis très fier d'être Canadien.

Dites-moi, quelle épaisseur de glace croyez-vous que ce nouveau navire pourra traverser?

**M. Tingley:** Merci. J'ignore qui vous a dit que le *Franklin* pouvait traverser 40 pieds de glace . . .

**M. Mayer:** Non, non. Ce n'est pas du tout ce que j'ai laissé entendre.

**M. Tingley:** Il existe 4 catégories de brise-glace. Du temps que j'étais sur la ferme, j'ai appris que les brise-glace de la catégorie 1 pouvaient naviguer dans des glaces d'un pied, ceux de la catégorie 2 dans des glaces de deux pieds. Je n'en suis pas certain, mais le président semble être aussi de cet avis. Il ne fait pas de doute que ce nouveau navire sera construit au Canada. Dans quelles conditions naviguera-t-il? L'an dernier, le *Louis Saint-Laurent*, qui navigue dans la même région, s'est heurté à un bloc de glace de 35 pieds d'épaisseur et n'a pas pu le traverser. Les conditions varient. La navigation n'est pas la même entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard qu'entre North Sydney et Port-aux-Basques, par exemple. Ce passage est relativement peu profond, 70 pieds au plus, et les glaces y forment des masses flottantes. Ces glaces se forment dans le golfe, le long de la rive nord du Saint-Laurent, et dans la baie des Chaleurs. Elles dérivent vers le sud en restant en surface. Elles n'atteignent jamais cette profondeur; c'est ce qu'on appelle des glaces de première année. C'est dans le port de Borden qu'elles présentent le plus de difficultés, car l'action combinée du vent et de la marée les fait circuler et s'immobili-



## [Text]

Borden where due to a combination of wind and tide it piles up almost to the point where the ice is grounded and the vessels have trouble getting enough water to work with the propellers.

In the North Sydney-Port-aux-Basques run, again we are in first-year ice, rafted, and probably not as thick as it is in the strait, but there the manoeuvre is more to try to go around the ice and find some weak paths in the ice. Incidentally, one of the things we are working on right now is to try to get some kind of a device on the ship which will look ahead and measure the thickness of the ice ahead of the ship so that the captain can find the weaker path.

But, as I say, the ice varies from place to place. Ice in itself may not be that much of a problem. It is a combination of ice, wind and tide, and where your dock is situated. To go back to your question, there is no problem at all with building an icebreaker in Canada. I am sure that the *Pierre Radisson* . . . If I am not mistaken, last year we had the *Louis St. Laurent* out for a while in the strait with us and then I believe it was replaced by the *Pierre Radisson*.

**Mr. Mayer:** Right. My understanding is that the *Pierre Radisson* is a smaller ship than the *Louis St. Laurent* but in some ways a more versatile ship because of its size, and I am certainly glad to hear you say that it will be built in Canada.

Again, I have to say that I was very impressed with both of those ships, when you see the kind of expertise we have here. I was also interested in finding that the lead time to build a ship like that was considerably less than I would have thought, somewhere between a year and two years. When you look at the size and some of the sophisticated technology that goes into those ships, in terms of radar and some of the satellite navigation systems they have on board, I thought it was a relatively short period of lead time. Really, what I was interested in getting at is that when you see the kind of ships we have built, this one you are considering would certainly be capable of being built in Canada.

**Mr. Tingley:** Yes, there is no question of that. As far as lead time is concerned, on the bids which we received from the four Canadian yards, the delivery date—which is not necessarily lead time because it depends on what they have on the ways when they bid, and this surprised us—actually, it varied from 18 months to 30 months, depending on whether a yard was ready to go at it now or whether the yard had a lot of work on hand and had to wait and start construction of the vessel in 1980 or 1981.

**Mr. Mayer:** Am I correct, too, in my recollection that there would certainly be more than one yard that would be capable of building a ship like the one you are looking at?

• 1045

**Mr. Tingley:** We asked the seven major Canadian shipyards to bid on the project. Just to list those, there are two on the West Coast, I believe Vancouver and Burrard; two on the lakes, Collingwood and Port Weller; two on the river, Marine Industries and Davie Shipbuilding; and one in Saint John, New Brunswick, the Saint John Shipbuilding and Drydock

## [Translation]

ser, au point qu'il n'y a pas assez d'eau pour propulser les hélices.

Entre North Sydney et Port-aux-Basques, on trouve des glaces d'un an, flottantes, pas aussi épaisses que dans le détroit. Il faut les contourner et trouver les endroits où la glace est moins résistante. À ce propos, nous faisons actuellement des recherches pour mettre au point un dispositif capable de mesurer l'épaisseur des glaces à la proue du navire, pour que le capitaine puisse diriger celui-ci vers les glaces moins résistantes.

Je le répète, les glaces varient d'un endroit à un autre. Ce n'est pas tant les glaces, mais l'effet combiné de la glace, du vent et de la marée, et l'emplacement du quai, qui entrent en ligne de compte. Pour revenir à votre question, nous sommes tout à fait capables de construire des brise-glace au Canada. Sauf erreur, le *Louis Saint-Laurent* a navigué dans le détroit l'an dernier, puis il a été remplacé par le *Pierre Radisson*.

**M. Mayer:** Très bien. Le *Pierre Radisson* est, semble-t-il, plus petit que le *Louis Saint-Laurent*, mais il peut servir à plus d'un usage à cause de sa taille. Je suis heureux d'entendre que le nouveau navire sera construit au Canada.

Encore une fois, je tiens à dire que j'ai été fort impressionné par ces deux navires et par la compétence de nos constructeurs. J'ai aussi appris avec intérêt que le délai de construction d'un tel navire était beaucoup moins long que je ne le pensais, un an ou deux. Quand on pense à la taille de ces navires et aux techniques perfectionnées qu'on y utilise, qu'il s'agisse de radars ou de systèmes de navigation par satellite, c'est un délai assez court. Je voulais surtout savoir si nous pourrions construire ce genre de navires au Canada.

**M. Tingley:** Oui, cela ne fait pas de doute. Quant au délai de construction, les dates de livraison fournies par les quatre chantiers maritimes canadiens qui ont présenté des soumissions—dates qui ne représentent pas nécessairement le délai de construction, car les chantiers peuvent avoir d'autres contrats à remplir—variaient d'un an et demi à deux ans et demi, selon que le chantier pouvait commencer la construction maintenant ou attendre en 1980 ou 1981.

**M. Mayer:** Est-il bien vrai que plus d'un chantier maritime pourrait construire le navire que vous voulez commander?

**M. Tingley:** Nous avons demandé aux sept principaux chantiers maritimes du Canada de présenter des soumissions pour ce projet. Il y en a deux sur la côte ouest, à Vancouver et à Burrard, je pense, deux près des Grands lacs, à Collingwood et à Port Weller, deux sur le Saint-Laurent, *Marine Industries* et *Davie Shipbuilding* et un à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick,

[Texte]

Company. We asked all seven to bid on the vessel and four responded.

**Mr. Ferguson:** What four?

**Mr. Tingley:** Port Weller, Marine, Davie and Saint John.

**Mr. Mayer:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mayer, and thank you, Mr. Ferguson.

Before I go to Mr. MacLellan for the second round, I wonder if the Committee might permit me to ask two very brief questions.

There have been several charges made in connection with the purchase by Roylease of the ferries in question; that they may not, in fact, conform with significant Canadian safety standards. In your opinion, sir, is that correct?

**Mr. Tingley:** No, that is definitely incorrect. As a matter of fact, those vessels were built at the time of the highest SOLAS standards; that is, the Safety of Life at Sea Convention. They were Swedish registry and certainly the Swedes are no slouches in vessel operations. While they were Swedish registry we had to comply with what they would want. I also believe, and Mr. Wood will correct me if I am wrong, that CSI look over our shoulder all the time anyway regardless of the registry. In addition to that, the vessels are classed with Norske Vortas, and again, that is one of the world's foremost classification societies. So I do not think it is possible to get away with very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** The second question then; what registry are these vessels in now, will they come into Canadian registry, and if so, till when?

**Mr. Tingley:** Because we are looking upon this as somewhat of a temporary arrangement we have not brought these vessels into Canadian registry. I say we; Roylease has not brought these vessels into Canadian registry. They are registered in the Bahamas. They could be brought into Canadian registry with the payment of a substantial duty. If the rules change, whether or not they would come in . . . We would have no objections to bringing them in. I think maybe that is the best way to state it.

**The Chairman:** One other one. As my distinguished friend, Mr. Lumley has done, can I ask a question that Mr. Gass from Prince Edward Island would have asked had he been here. Will there be provision for a good restaurant on the new ferry; a good restaurant serving good meals, not beans out of a tin? Mind you, beans are good.

**Mr. Lumley:** It is the tin you cannot take.

**Mr. Tingley:** To put a commercial in here, I presume we are also talking about "Graves' beans are good."

**The Chairman:** "Graves' beans are better."

**Mr. Tingley:** Let me say this, Mr. Chairman. The vessel has been designed with a restaurant to serve good meals, not beans out of a tin. Again, I have to bring in our relationship with MOT. We have been asked to establish a number of what we

[Traduction]

la *Saint John Shipbuilding and Drydock Company*. Quatre d'entre eux ont présenté des soumissions.

**M. Ferguson:** Lesquels?

**M. Tingley:** *Port Weller, Marine, Davie et Saint John.*

**M. Mayer:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Mayer et monsieur Ferguson.

Avant de commencer le second tour par M. MacLellan, peut-être que le comité me permettra de poser deux questions très brèves.

On a dit que les traversiers achetés par *Roylease* n'étaient pas conformes aux normes de sécurité canadiennes. Est-ce exact?

**M. Tingley:** Non, c'est absolument faux. En fait, ces navires ont été construits conformément aux normes les plus strictes de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Ils ont été enregistrés en Suède et les Suédois s'y connaissent en navires. Nous devons quand même répondre à leurs exigences. M. Wood me corrigera si je me trompe, mais le CSI nous surveille toujours, quelle que soit l'immatriculation des navires. En outre, ces navires sont inscrits chez *Norske Vortas*, qui est l'une des sociétés de classement des navires les plus reconnues. Je ne crois donc pas, monsieur le président, que grand chose puisse passer inaperçu.

**Le président:** Ma deuxième question est la suivante: où ces navires sont-ils immatriculés maintenant, et quand seront-ils immatriculés au Canada?

**M. Tingley:** Comme il s'agit de dispositions temporaires, nous n'avons pas immatriculé ces navires au Canada, je veux dire, *Roylease* ne l'a pas fait. Ils sont immatriculés aux Bahamas et ils pourraient l'être au Canada, contre le versement de droits assez importants. Si les règles sont modifiées, qu'ils soient immatriculés ou non . . . Disons que nous n'avons pas d'objection à leur immatriculation.

**Le président:** J'ai une autre question à poser. Comme M. Lumley, mon honorable ami, j'aimerais poser une question au nom de M. Gass, de l'Ile-du-Prince-Édouard. Y aura-t-il un bon restaurant sur le nouveau traversier, un bon restaurant qui sert de bons repas, et pas des fèves en conserve? Remarquez bien, je ne déteste pas les fèves.

**M. Lumley:** Mais vous n'aimez pas les fèves en conserve.

**M. Tingley:** Comme on dit dans la publicité, les fèves Graves sont bonnes.

**Le président:** Les fèves Graves sont meilleures.

**M. Tingley:** Monsieur le président, le navire doit contenir un restaurant qui servira de bons repas, et non pas des fèves en conserve. Je vous rappelle encore une fois quelle est notre situation face au ministère des Transports. On nous a demandé



[Text]

call secondary cost centres, and the secondary cost centres essentially are made up of restaurants and things of that nature.

We are looking at the situation right now to determine whether or not a good restaurant, as you call it, can be operated profitably on that vessel. If that can be operated profitably on that vessel I would see no reason why it would not be operated. If, however, it becomes a matter of seeking subsidy, if the thing is not profitable and we have to seek subsidy on that secondary cost centre, a restaurant on that vessel, then the decision as to whether or not that restaurant would be there would be essentially one of MOT as to whether or not they would subsidize it. But the vessel is designed now with a restaurant.

**The Chairman:** With hot meals. Thank you very much, Mr. Tingley.

• 1050

Do you have a supplementary, Mr. Reid?

**Mr. Reid (St. Catharines):** Mr. Chairman, a supplementary question on this nontechnical approach to the CN Marine, because another person from the farmlands of Saskatchewan is not able to intervene too greatly. But from the tourist approach, which the Chairman is now touching on, apart from the restaurant and apart from the reference which you make on the last page of your statement having to do with quick reservations, what positive steps are you taking with respect to encouraging tourism, which is playing an ever-increasing, important economic part in the role of the Maritimes?

**Mr. Tingley:** Thank you, Mr. Reid. I would guess probably the most positive step that we have taken, in my opinion, in the past year would probably be that very reservation system. There is a history to that that is rather an interesting history, so maybe if you could bear with me I will go into it.

Until, say, last January, VIA, or the predecessor company of VIA, predecessor operator, made the reservations for us. If you were in Toronto and you wanted to take a trip on a ferry to Newfoundland you called the local Toronto CN office, or it would have been VIA office had it gone on, and you got a reservation. Now, there is no denying at times there were some difficulties with that system.

We had been talking to Air Canada, who seemed to be quite anxious to become the nation's reservation system, about a reservation system for the ferries, and they had told us that they could not have one ready for us until at least 1980. So we went to VIA and said "Now, you are going to take over all of this in April and you are taking over our reservation system." They simply said "We are not touching you. We are not doing anything for you, period." They said they had enough trouble on their own plate and that was it.

We then went back to Air Canada and we got the old 1980-81 answer. We came down very hard on Air Canada at that point and said "Look, if you want to be part of the

[Translation]

de créer un certain nombre de centres de coûts secondaires, qui comprennent des choses de ce genre.

Nous tentons actuellement de déterminer si l'exploitation d'un bon restaurant, comme vous dites, sur un navire peut être rentable. Si elle l'est, je ne vois pas pourquoi on n'en aurait pas un. Mais s'il faut demander des subventions, si l'affaire n'est pas rentable, ce sera le ministère des Transports qui décidera s'il faut en avoir un. Mais d'après les plans, il y aura un restaurant sur le navire.

**Le président:** Qui sert des repas chauds. Merci beaucoup, monsieur Tingley.

Avez-vous une question supplémentaire à poser, monsieur Reid?

**M. Reid (St. Catharines):** Monsieur le président, ma question ne sera pas technique, car moi aussi je viens d'une région rurale de la Saskatchewan. Du point de vue touristique, outre le restaurant et les réservations rapides, dont vous parlez à la dernière page de votre exposé, quelles mesures prenez-vous pour stimuler le tourisme, qui joue un rôle de plus en plus important dans l'économie des Maritimes?

**M. Tingley:** Merci, monsieur Reid. À mon avis, la mesure la plus utile que nous avons prise depuis un an à cet égard est sans doute le système de réservations. L'histoire de ce système est assez intéressante, vous me permettrez donc de vous en parler.

Jusqu'en janvier dernier, c'était VIA, ou plutôt la société qui a précédé VIA, qui s'occupait de nos réservations. Si vous étiez à Toronto et que vous vouliez prendre le traversier pour Terre-Neuve, vous appeliez le bureau du CN à Toronto, ou le bureau de VIA, et vous faisiez une réservation. On ne peut nier que ce système ne marchait pas toujours rondement.

Nous avons consulté VIA... en fait, nous avons consulté les gens d'Air Canada, qui semblaient vouloir prendre en main le système de réservations du pays, au sujet de la création d'un système de réservations pour les traversiers, et ils nous avaient dit qu'il fallait attendre jusqu'en 1980 au moins. Nous sommes donc allés voir VIA et nous leur avons dit: «Vous allez prendre l'affaire en main et le système de réservations en avril.» Ils ont carrément refusé; en disant qu'ils avaient déjà assez de problèmes chez eux.

Nous sommes donc retournés à Air Canada, qui n'avait pas changé d'avis. Nous avons durci nos positions et nous leur avons dit: «Si vous voulez vous occuper du système de réserva-

## [Texte]

reservation system of CN Marine, it has to be turned on in May," which was not very long. After a bit of choking they said, "We will have a reservation system for you which you can turn on in May." That reservation system—and please do not let me try to mislead you, we had problems with it last summer, principally telephone problems—is the Air Canada ReserVec system. We established I believe it was one phone number, an 800 number, which people could call toll free from the Manitoba-Ontario border right through to North Sydney, where the office was. At North Sydney they had all their machines and they simply worked the computer. They could immediately tell the person on the phone "Yes, you can bring your automobile and your trailer and your kids and your dog and it will cost you so much and so forth and so on." Since you cannot run 800 phone calls across the border with the United States, we set up a satellite office in Bar Harbor, which again was tied in with the Air Canada ReserVec system.

The North Sydney office alone, from the time it was turned on in May until October, handled 208,000 calls. Its heaviest day, Mr. MacLellan, was something over 2,000—2,280—some-odd calls, in one day.

Now, we had trouble with the telephone system. Maritime Tel & Tel had some problems. They had never handled that volume of 800 calls before. They were switched through Halifax. That went unplugged through the summer. They can give an awful lot of information in that system.

We have also tied in with a system in Nova Scotia called Nova Scotia Check-Ins, where they again are using Air Canada ReserVec system. You can call from anywhere in Nova Scotia, or I think a lot of Eastern Canada and down through the United States—again they have a satellite office down there somewhere—and you can ask for the weather in North Sydney, on July 20 what it is likely to be and that sort of thing, and you can ask for hotel reservations and you can ask for ferry reservation—so we are tied in with them as well. I think that probably was one of the most significant things we have done in some little time. Again, we work with the tourist industry very, very closely. I have a very close personal association with the ministers and deputy ministers of tourism in the Atlantic Provinces and we meet very frequently and keep them informed of what is going on, what we are doing, and that sort of thing.

• 1055

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reid. I wonder, because time is running out—I am sure Mr. MacLellan's eyebrows were raised slightly by that volume, I did appreciate it—we will allow Mr. MacLellan to proceed, because of all of us he is the one most directly involved in the operation.

Mr. MacLellan.

**Mr. MacLellan:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to thank you, Mr. Tingley, certainly, on behalf of the people of North Sydney, for choosing North Sydney to establish the reservations office. I do not want to seem entirely negative in my questioning, certainly there is a lot we want to thank CN

## [Traduction]

tions de CN Marine, il faudra le faire d'ici le mois de mai», ce qui n'était pas très long. Une fois remis de leur étonnement, ils nous ont dit: «Vous aurez votre système de réservations en mai.» Comprenez-moi bien, ce système de réservations nous a posé certains problèmes l'été dernier, surtout pour le téléphone. C'est le système *ReserVec* d'Air Canada. Il s'agit d'un numéro de téléphone, le 800, qu'on peut appeler sans frais à partir de la frontière du Manitoba et de l'Ontario, jusqu'à North Sydney, où se trouve le bureau. Les machines se trouvent à North Sydney et les employés peuvent, en consultant l'ordinateur, répondre aux clients qui appellent: «Oui, vous pouvez amener votre voiture, votre remorque, vos enfants et votre chien, et cela vous coûtera tant.» Puisque la ligne téléphonique 800 ne peut pas être utilisée pour les appels avec les États-Unis, nous avons ouvert à Bar Harbor un bureau qui est relié au système *ReserVec* d'Air Canada.

Depuis son ouverture en mai, jusqu'en octobre, le bureau de North Sydney a répondu à lui seul à 208,000 appels. Le jour le plus occupé, on a répondu à 2,280 appels.

Nous avons eu des difficultés avec le système téléphonique. *Maritime Tel* n'avait jamais eu à faire face à autant d'appels sur la ligne 800 auparavant. Ces appels étaient acheminés par Halifax. Ce système ne fonctionnait pas pendant l'été. C'est un système qui peut donner beaucoup de renseignements.

En Nouvelle-Écosse, nous sommes reliés au système *Nova Scotia Check-In's*, qui utilise aussi le système *ReserVec* d'Air Canada. On peut appeler de n'importe où en Nouvelle-Écosse, et même dans l'Est du Canada et des États-Unis,—ils ont aussi un bureau quelque part dans cette région—pour demander les conditions météorologiques à North Sydney le 20 juillet, faire des réservations d'hôtel et de traversier,—nous sommes donc également reliés à ce système. C'est peut-être l'une des choses les plus importantes que nous ayons faites, car nous travaillons en étroite collaboration avec l'industrie touristique. Nous travaillons avec les ministres et les sous-ministres du Tourisme des provinces atlantiques en les rencontrant souvent pour les tenir au courant de ce que nous faisons.

**Le président:** Merci, monsieur Reid. M. MacLellan est sûrement impressionné par la réponse que vous venez de donner. Je lui donne la parole maintenant, car, de nous tous, il est peut-être celui qui a le plus d'intérêt direct dans la question.

Monsieur MacLellan.

**M. MacLellan:** Merci, monsieur le président. Je tiens à remercier M. Tingley, au nom de la population de North Sydney, d'avoir choisi cette ville pour l'ouverture d'un bureau de réservations. Je ne veux pas que mes questions vous paraissent toutes négatives, car CN Marine mérite notre gratitude à



[Text]

Marine for. But I am sure you can understand the concern I had that, in fact, CN Marine was abandoning the profitable freight business and letting it go to other companies, competitors, and the actual harm that this can do to the CN operations from North Sydney to Newfoundland. It is a concern of mine and I will be quite frank about it. I was wondering if, in fact, CN Marine has done any anticipatory studies concerning a come-back of rail transportation for the freight service, and if, in fact, they are intending any kind of modifications of the operations accordingly?

**Mr. Tingley:** Thank you, Mr. MacLellan. Freight traffic through North Sydney is increasing. It is up slightly for the past month or so as compared with similar months last year. We have a capability—and I think this might be quite important to say—we have a capability, which is not being used at the present time, to move rail freight through that port. I believe the *Frederick Carter*, a big rail-freight carrier, is probably only being used about 80 per cent in connection with rail and the rest of it is probably trailers. I think, as probably most of you are aware, Mr. Mazankowski made an announcement in Port-aux-Basques on the weekend concerning the Newfoundland railway, and I think we have to say that as goes the Newfoundland railway so goes the rail freight through North Sydney, because that is the way it is.

**Mr. MacLellan:** Do I have time?

**The Chairman:** I think we have time for one more, yes.

**Mr. MacLellan:** Of the ferries, the *Stena Nordica* and the *Stena Atlantica*, do you feel that they are all they should be as far as their loading capacity is concerned? By that, I mean their being able to load quickly. Or do you feel that there is a problem with those two vessels?

**Mr. Tingley:** Again, you have to come back to what I said earlier. They are a stop-gap measure and for a stop-gap measure you have to go off and just pick two vessels off the shelf. They are remarkably close to what we needed. They would not be what you would design, as far as loading and that sort of thing is concerned. For instance, on this new Prince Edward Island vessel—Mr. Dionne never got an answer to his question about dock modifications—we will be able to handle, in the Prince Edward Island thing, and I would look forward to this at North Sydney also and Port-aux-Basques; four streams of traffic off the vessel at one time, four streams of traffic. We already have this on two vessels in the Prince Edward Island ferries, but we cannot use the same docks with this other one. We have vessels in the Prince Edward Island service that carry about 160 automobiles, or a combination of trucks and automobiles, and they are unloaded and reloaded in 12 minutes. I do not think we will ever get to that in the Gulf, because we have to tie the traffic down, and that sort of thing, but certainly in any permanent vessel, regardless of what it is, we would be looking to better loading and unloading facilities.

**Mr. MacLellan:** But it is a plan of CN Marine actually to own their own vessels on that Gulf service?

**Mr. Tingley:** Yes, that is right.

[Translation]

bien des égards. M. Tingley comprendra certainement que je me préoccupe du fait que CN Marine abandonne le transport très rentable des marchandises et que ce soit désormais des concurrents qui s'en occupent. Cela peut être véritablement nocif pour les services du CN entre North Sydney et Terre-Neuve. Je ne vous cache pas que cela m'inquiète beaucoup. Est-ce que CN Marine a envisagé de restaurer le service de chemins de fer pour le transport des marchandises et d'effectuer, le cas échéant, les modifications qui s'imposent?

**M. Tingley:** Merci, monsieur MacLellan. Le transport des marchandises via North Sydney augmente. Le mois dernier, le volume a augmenté légèrement par rapport au même mois l'an dernier. Nous avons une capacité qui n'est pas pleinement utilisée pour l'instant. Je pense que le *Frederick Carter*, qui est un gros transporteur de marchandises, n'est utilisé qu'à 80 p. 100 de sa capacité, utilisant le reste pour le transport des roulottes. La plupart d'entre vous savent que M. Mazankowski a annoncé du nouveau du côté des chemins de fer à Terre-Neuve, et cela aura des répercussions pour North Sydney, car la santé de l'un et de l'autre sont liées.

**M. MacLellan:** Ai-je le temps de poser une autre question?

**Le président:** Une seule.

**M. MacLellan:** Pensez-vous que le *Stena Nordica* et le *Stena Atlantica*, qui sont deux traversiers, présentent des problèmes du côté de la capacité de chargement?

**M. Tingley:** Je reviens à ce que j'ai dit plus tôt. Il faut, à un moment donné, choisir les bateaux dont on se servira. Ces deux bateaux sont très près de ce dont nous avons besoin. Mais ils ne sont pas tout à fait satisfaisants du côté du chargement, et ainsi de suite. Je reviens à la question que posait M. Dionne, il y a un instant, sur les modifications portuaires qui découleront de l'acquisition de ce nouveau bateau pour l'Ile-du-Prince-Édouard. Dans ce cas-là, nous pourrions, à l'Ile-du-Prince-Édouard comme à North Sydney et à Port-aux-Basques, former quatre lignes de chargement simultanées, deux traversiers de l'Ile-du-Prince-Édouard nous permettant de procéder ainsi, mais nous devrons, pour en faire autant avec le nouveau bateau, disposer de nouveaux quais. Il existe des bateaux à l'Ile-du-Prince-Édouard qui peuvent transporter 160 véhicules et qu'on peut charger et décharger en 12 minutes. Dans le golfe, nous ne pourrions pas être aussi rapides, mais tout bateau permanent, quel qu'il soit, devrait offrir, à notre avis, de meilleures conditions de chargement et de déchargement.

**M. MacLellan:** Pour le service du golfe, CN Marine envisage-t-elle sérieusement d'acquiescer à ses propres bateaux?

**M. Tingley:** En effet.

[Texte]

**Mr. MacLellan:** And replace the ones that are presently under lease?

**Mr. Tingley:** That is right. ed

• 1100

**The Chairman:** And it is the avowed intention of your Chairman to make sure that happens at the right time.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Dionne.

**Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi):** May I just compliment Mr. Tingley on his value as a witness before this Committee and on the competent manner in which he is directing Sea and Marine, and thank him again for coming?

**The Chairman:** Mr. Tingley, I share those sentiments, as do all members. We appreciate it, and warmly thank all your officials for having been with us and the very frank and candid way in which you have responded to our questions.

The Committee will adjourn till 8 o'clock Tuesday evening, November 27, 1979, when we shall consider Votes 1 and 5 under the Post Office. It has been the responsibility of this Committee for some years now to consider postal estimates, and that will be our order of business.

The meeting is adjourned.

[Traduction]

**M. MacLellan:** Et vous remplacerez donc ceux que vous affrêtez actuellement?

**M. Tingley:** C'est cela.

**Le président:** Le président s'engage à veiller à ce que cela se fasse au moment opportun.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Dionne.

**M. Dionne (Northumberland-Miramichi):** Je voudrais offrir mes compliments à M. Tingley qui a donné aux membres du comité un témoignage précieux sur la compétence dont il fait preuve dans l'administration de CN Marine. Je le remercie d'être venu témoigner une fois de plus.

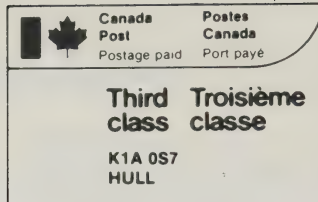
**Le président:** Monsieur Tingley, au nom des membres du comité, je fais mienne les remarques de M. Dionne. Nous vous remercions chaleureusement, vous et vos collaborateurs, d'être venus répondre à nos questions.

Le comité suspend ses travaux jusqu'à 20h00, mardi soir, 27 novembre 1979; nous étudierons alors les crédits 1 et 5 du ministère des Postes. Depuis plusieurs années, c'est à notre comité qu'il incombe d'étudier les prévisions budgétaires du ministère des Postes.

La séance est levée.







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

WITNESS—TÉMOIN

Mr. Rupert J. Tingley, President and General Manager, CN  
Marine Inc.

M. Rupert J. Tingley, président et directeur général, CN  
Marine Inc.



Tuesday, November 27, 1979

Chairman: Mr. J.M. Forrestall

Le mardi 27 novembre 1979

Président: M. J.M. Forrestall

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

### RESPECTING:

Main Estimates 1979-80: Votes 1 and 5 under POST  
OFFICE

### CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980: crédits 1 et 5 sous la  
rubrique POSTES

### APPEARING:

The Honourable John Fraser,  
Postmaster General and  
Minister of the Environment

### COMPARAÎT:

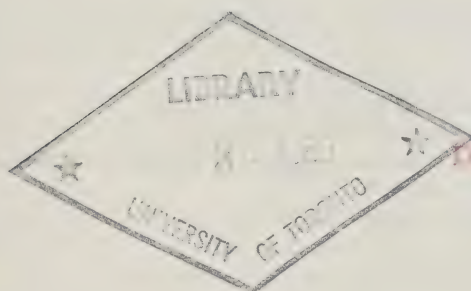
L'honorable John Fraser,  
ministre des Postes et  
ministre de l'Environnement

### WITNESSES:

(See back cover)

### TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



LIBRARY MATERIAL

First Session of the  
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
trente et unième législature, 1979

STANDING COMMITTEE ON  
TRANSPORT

*Chairman:* Mr. J.M. Forrestall

*Vice-Chairman:* Mr. Jack Ellis

Axworthy	Hopkins
Blais	King
Comtois	Lamontagne
Darling	McDermid
Ferguson	Nylander

COMITÉ PERMANENT DES  
TRANSPORTS

*Président:* M. J.M. Forrestall

*Vice-président:* M. Jack Ellis

Messrs. — Messieurs

Pepin	Skelly
Reid ( <i>St. Catharines</i> )	Towers
Richardson ( <i>Humboldt- Lake Centre</i> )	Turner
	Waddell—(19)

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65 (4) (b)

On Monday, November 26, 1979:

Mr. Froese replaced Mr. Mayer  
Mr. Hawkes replaced Mr. Whittaker  
Mr. King replaced Mr. Ferguson  
Mr. Richardson (*Beaches*) replaced Mr. McKenzie  
Mr. Thomson replaced Mr. Elliott  
Mr. Towers replaced Mr. Hargrave

On Tuesday, November 27, 1979:

Mr. Pepin replaced Mr. Lumley  
Mr. Comtois replaced Mr. Deniger  
Mr. Axworthy replaced Mr. Campbell (*LaSalle*)  
Mr. Hopkins replaced Mr. Bockstael  
Mr. Blais replaced Mr. Harquail  
Mr. Lamontagne replaced Mr. MacLellan  
Mr. Nylander replaced Mr. Hawkes  
Mr. Ritchie (*Dauphin*) replaced Mr. Richardson (*Beaches*)  
Mr. Skelly replaced Mr. Peters  
Mr. Waddell replaced Mr. Blaikie  
Mr. Darling replaced Mr. Thomson  
Mr. Ferguson replaced Mr. Ritchie (*Dauphin*)  
Mr. McDermid replaced Mr. Froese

Conformément à l'article 65 (4) b) du Règlement

Le lundi 26 novembre 1979:

M. Froese remplace M. Mayer  
M. Hawkes remplace M. Whittaker  
M. King remplace M. Ferguson  
M. Richardson (*Beaches*) remplace M. McKenzie  
M. Thomson remplace M. Elliott  
M. Towers remplace M. Hargrave

Le mardi 27 novembre 1979:

M. Pepin remplace M. Lumley  
M. Comtois remplace M. Deniger  
M. Axworthy remplace M. Campbell (*LaSalle*)  
M. Hopkins remplace M. Bockstael  
M. Blais remplace M. Harquail  
M. Lamontagne remplace M. MacLellan  
M. Nylander remplace M. Hawkes  
M. Ritchie (*Dauphin*) remplace M. Richardson (*Beaches*)  
M. Skelly remplace M. Peters  
M. Waddell remplace M. Blaikie  
M. Darling remplace M. Thomson  
M. Ferguson remplace M. Ritchie (*Dauphin*)  
M. McDermid remplace M. Froese



## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 27, 1979  
(12)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:11 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Blais, Comtois, Darling, Ferguson, Forrestall, Hopkins, King, Lamontagne, McDermid, Nylander, Reid (*St. Catharines*), Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Skelly, Towers, Turner and Waddell.

*Other Members present:* Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Campbell (*LaSalle*), Deniger, Jelinek, Jupp, Mayer, McLean and Roy (*Laval*).

*Appearing:* The Honourable John Fraser, Postmaster General and Minister of the Environment.

*Witnesses: From the Post Office Department:* Mr. J. C. Corkery, Deputy Postmaster General and Mr. L. Sperling, Assistant Deputy Postmaster General, Marketing.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 6, 1979, Issue No. 3*).

By unanimous consent, the Chairman called Votes 1 and 5 under POST OFFICE.

The Minister made a statement.

The Minister and the witnesses answered questions.

Votes 1 and 5 carried.

*Ordered,*—That the Chairman report to the House the Main Estimates under Post Office for the fiscal year ending March 31, 1980.

At 10:32 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, November 29, 1979.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 27 NOVEMBRE 1979  
(12)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui, à 20h 11, sous la présidence de M. Forrestall (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Blais, Comtois, Darling, Ferguson, Forrestall, Hopkins, King, Lamontagne, McDermid, Nylander, Reid (*St. Catharines*), Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Skelly, Towers, Turner et Waddell.

*Autres députés présents:* MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Campbell (*LaSalle*), Deniger, Jelinek, Jupp, Mayer, McLean et Roy (*Laval*).

*Comparaît:* L'honorable John Fraser, ministre des Postes et ministre de l'Environnement.

*Témoins: Du Ministère des Postes:* M. J. C. Corkery, sous-ministre des Postes et M. L. Sperling, sous-ministre adjoint des Postes, Commercialisation.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du mardi 6 novembre 1979, fascicule no 3*).

Du consentement unanime, le président met en délibération les crédits 1 et 5 sous la rubrique POSTES.

Le ministre fait une déclaration.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

Les crédits 1 et 5 sont adoptés.

*Il est ordonné,*—Que le président fasse rapport à la Chambre du Budget principal sous la rubrique Postes pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

A 22h 32, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 29 novembre 1979, à 9h 30.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, November 27, 1979

• 2012

**The Chairman:** Tonight we shall resume consideration of our Order of Reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

If it is the wish of the Committee, I shall call Votes 1 and 5 under the Post Office together. Do I have agreement with respect to that?

**Some hon. Members:** Agreed.

## POST OFFICE

## General Summary

## Budgetary

Vote	1—Post Office—Operating expenditures—
.....	\$1,226,721,000
Vote 5—Post Office—Capital expenditures—	.....\$14,621,000

**The Chairman:** It is perhaps somewhat incumbent upon me before I welcome the Minister to take some note of an event that happened in the chamber earlier today which in effect has caused a further evolution in the title and responsibilities of this probably the most senior committee of the House of Commons. We are now no longer the Committee on Transport and Communications, we are now the Committee on Transport.

In the early days, of course, we were the Committee responsible for railways, canals and telegraph lines from which flowed quite naturally responsibility for the estimates of the Postmaster General. Years intervened and there were certain aberrations of the procedure, but by and large for 112 years this Committee has been seized of the responsibility for airing in this public manner, in the traditional concept of elective responsibility, the items under the Postmaster General's budgetary responsibility.

Tonight, and however long it may take this Committee to dispose of it, one way or another, as has been the wont in the past. And I could remind honourable gentlemen that there are numerous precedents for the reduction of the Minister's salary to \$1. There have been, in my very limited research, at least three major fist fights in this room with respect to postal services in this country—I do not know how many have taken place outside of this august room, in the corridors outside. But, for 112 years, this standing committee, by whatever name, has been the body responsible for the hearing of estimates, and it is in that light, somewhat historic, Mr. Minister, Mr. Postmaster General, that I very warmly welcome you—as indeed I am sure the Committee did all of your predecessors, and remember them with fondness—to this Committee for the purpose of discussing your estimates.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Mardi, 27 Novembre 1979

**Le président:** Nous reprenons ce soir l'examen de notre ordre de renvoi portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

Si le Comité le désire, je mettrai en délibération les crédits 1 et 5 en même temps sous la rubrique Postes. Est-ce d'accord?

**Des voix:** D'accord.

## POSTES

## Sommaire général

## Budgétaire

Crédit	1 <sup>er</sup> —Postes—Dépenses de fonctionnement.....	de fonctionne- ment.....
Crédit 5—Postes—Dépenses en capital .....	14,621,000	1,226,721,000

**Le président:** Avant de souhaiter la bienvenue au ministre, il me revient peut-être de signaler que la Chambre vient, aujourd'hui, de modifier le titre et les attributions de notre comité qui est sans doute le plus ancien comité de la Chambre des communes. Notre comité ne s'appelle plus le Comité des transports et des communications, mais les Comité des transports.

À l'origine, notre comité était chargé des questions relatives aux chemins de fer, aux canaux et aux lignes télégraphiques, et il a naturellement par la suite été chargé d'étudier le Budget du ministre des Postes. Malgré certains écarts de procédure, pendant 112 ans, le Comité a été chargé d'étudier publiquement, selon le principe de la responsabilité des élus, les postes du Budget relevant du ministre des Postes.

Ce soir, quel que soit le temps qu'il faudra au Comité pour les étudier, selon la coutume, Je rappelle aux honorables représentants qu'on a plus d'une fois proposé de réduire le traitement du ministre à \$1. D'après les recherches très superficielles que j'ai faites, au moins trois batailles rangées ont eu lieu ici même au sujet des services postaux du pays. J'ignore combien il y en a eu en dehors de cette auguste enceinte dans les couloirs. Quoi qu'il en soit, depuis 112 ans le comité permanent, quelle que soit la façon dont on l'appelle, est chargé d'étudier le budget, et c'est dans un contexte historique, monsieur le ministre des Postes, que je vous souhaite cordialement la bienvenue, comme j'en suis sûr, notre comité l'a fait pour tous vos prédécesseurs, dont il garde un excellent souvenir lors de l'étude du budget.



[Text]

• 2015

I might ask you, if you would care to, to introduce the officials you have with you—very distinguished ones, I might add—and if you have an opening statement, to proceed at will.

But just before I ask you, I do not know whether the very distinguished former Postmaster General might want to make a comment—because it is somewhat historic: this will be the last occasion, Mr. Lamontagne, in which we will have the opportunity to examine the estimates of your former department—on behalf of all your predecessors.

**Mr. Lamontagne:** The only comment I would make, Mr. Chairman, Mr. Minister, is that the estimates we are studying today are probably the best ones for the last 112 years.

**The Chairman:** I asked for that one.

Mr. Minister, would you care to introduce your officials, your supporting staff, and if you have an opening statement, we would welcome it at this time.

**Hon. John A. Fraser (Postmaster General and Minister of the Environment):** Mr. Chairman, I certainly am prepared to do all the things that have been suggested to me but I think all honourable members will forgive me for responding, even if briefly, to my very good friend, the Honourable Gilles Lamontagne, former Postmaster General. I cannot help but remark that when a Chairman on such an august Committee gets so carried away with history that he reaches really the heights of poetry, where obviously the political sense of survival had slipped away—and perhaps it was because it was after dinner—I am sure that all honourable members would not think it remiss of me to remind the Chairman that all this graciousness is all very well but, you know, that guy is my critic.

**The Chairman:** Yes, Mr. Minister, I am aware of that.

**Mr. Fraser:** Honourable members and friends, it is a privilege for me to appear in front of you despite the fact that Gilles Lamontagne can very properly say that these estimates are probably the best ones in, I think he said, 112 years. What I think will be interesting is just how, given his very understandable ingenuity, he is going to manage to launch a massive attack on what really comes down to being his own work. I think that should be of some interest to all of us tonight.

**The Chairman:** Not to mention comfort.

**Mr. Fraser:** Well, some comfort; although I think I should be very fair to all members and say that when I came in, he remarked that he thought the estimates were in very good shape but that he was going to ask a lot of very pointed questions about what has happened since.

• 2020

In any event, honourable members, I am pleased to appear before this Committee to present the Post Office Main Estimates for the fiscal year 1979-80. As in the case of other government departments, the Post Office Estimates were originally introduced earlier this year. However, the March 26 proclamation dissolving Parliament and making way for the

[Translation]

Si vous voulez bien, je vous demanderai de présenter les collaborateurs qui vous accompagnent—des personnes fort compétentes d'ailleurs,—et de présenter votre exposé préliminaire, si vous en avez un.

Mais auparavant, peut-être que l'ancien ministre des Postes voudra prendre la parole, car il s'agit d'un moment historique: c'est la dernière fois, monsieur Lamontagne que nous aurons l'occasion d'étudier le budget de votre ancien ministère, si vous voulez parler au nom de tous vos prédécesseurs.

**M. Lamontagne:** Je dirai seulement, monsieur le président et monsieur le ministre, que le budget que nous étudions aujourd'hui est sans doute le meilleur qui ait été présenté depuis 112 ans.

**Le président:** Je l'avais bien cherché.

Monsieur le ministre, voulez-vous présenter vos collaborateurs et faire votre exposé, si vous en avez un.

**L'honorable John A. Fraser (ministre des Postes et de l'Environnement):** Monsieur le président, je suis prêt à faire tout ce que vous me demandez, mais tous les députés me pardonneront si je prends quelques minutes pour répondre à mon très bon ami, l'honorable Gilles Lamontagne, ancien ministre des Postes. Le président de cet auguste comité a été à tel point transporté par ce moment historique qu'il a atteint des sommets de poésie et a manifestement oublié les basses préoccupations de la politique—peut-être que l'heure tardive y est pour quelque chose—mais je suis sûr que les députés ne m'en voudront pas de lui rappeler que même si j'apprécie sa courtoisie, cet homme reste mon adversaire.

**Le président:** Oui, monsieur le ministre, je le sais.

**M. Fraser:** Messieurs, je suis honoré de comparaître devant vous, même si M. Lamontagne peut très bien se permettre de dire que ce budget est sans doute le meilleur qui ait été présenté en 112 ans, comme il l'a dit. Ce que j'ai hâte de voir, c'est comment, étant donné sa franchise, il se débrouillera pour lancer une attaque en règle contre son propre travail. Je crois que ce sera fort intéressant.

**Le président:** Agréable aussi.

**M. Fraser:** Agréable peut-être, mais pour être juste, je dois dire qu'à mon arrivée, il m'a dit que le budget était bien fait, mais qu'il poserait beaucoup de questions précises sur les mesures prises depuis la préparation.

Quoi qu'il en soit, j'ai le plaisir de présenter à votre comité le budget principal des dépenses du ministère des Postes pour l'exercice financier 1979-1980. Comme tous les autres ministères, les Postes ont présenté leur budget au début de cette année. Cependant, la dissolution du Parlement et le déclenchement d'élections générales, à la suite de l'avis d'élection du 26

## [Texte]

general election prevented consideration of those Estimates by the former Committee, and we are now reintroducing them.

This Committee is being asked to approve Votes 1 and 5 relating to funding for the Post Office in the amount of \$1,226,721,000 towards operating expenditures and \$14,621,000 for capital expenditure purposes. I say "towards operating expenditures" as this is a net amount, considering that certain Post Office expenses may be met directly from postal revenues while others are provided for by other departments.

The aspect of service must be a primary concern to members. Postal service is improving a number of internal as well as external indicators reflect this improvement. However, it is not yet where we want it to be. The very near future sees us once more negotiating labour contracts with our largest unions, and we hope this can be done without disrupting the service.

In my exposure to the postal operations I have come to view the Post Office as a business operation, but—I underline this—a business operation dedicated to providing a public service, and in my own view a very necessary one for the entire country. I have also become aware of the need for the Post Office to improve its ability to meet competitive threats or to take on new opportunities and thereby to improve its over-all service to the public. Recently introduced Priority Post service is an example of the Post Office's moving to meet the needs of a changing business environment. I do not take the credit for having introduced it; credit for that belongs to my predecessor. But I am of the conviction that given the resources to use that particular aspect of the Post Office service adequately, we are quite capable of not only meeting competition but chasing a good deal of it out of the business.

At the same time, the Post Office must do its part to achieve improved economy in government spending. I believe these Main Estimates present a tightening up of expenditure and at the same time provide for improvement in service performance.

I note that the decision of the previous government implemented last spring whereby it removed its policy of no growth in letter carrier service to new or expanding communities is not reflected in these Main Estimates. The cost of that decision will have to be included in departmental submissions for Supplementary Estimates this year.

I think I should remark at this time that comment is not made at all by way of criticism. The fact of the matter is—and all members of the House of Commons had better start to understand it—the Post Office under my predecessor or under me cannot give your constituents the front-end service they demand, and I guess they deserve, unless we have the resources to do it. The remarks I have just made are directed to an

## [Traduction]

mars, ont empêché l'ancien comité d'étudier ces prévisions budgétaires, c'est pourquoi nous les présentons aujourd'hui.

Nous demandons au comité de bien vouloir approuver les crédits numéro 1 et 5 se rapportant au financement du ministère des Postes, soit la somme de \$1,226,721,000 à l'égard des dépenses d'exploitation et de \$14,621,000 pour les dépenses en immobilisations. Je dis bien «à l'égard des dépenses d'exploitation», car il s'agit ici d'un montant net, certaines dépenses des Postes pouvant être couvertes directement par les recettes postales, et d'autres étant assumées par d'autres ministères.

Je prie les membres du comité de bien vouloir accorder une grande priorité à l'aspect service. Le service postal est en voie d'amélioration, comme nous le montre un certain nombre d'indicateurs tant internes qu'externes. Cependant, nous n'avons pas encore atteint la qualité de service que nous désirons. Dans un très proche avenir, nous devrons une fois de plus négocier des conventions collectives avec nos principaux syndicats, et nous espérons y parvenir sans qu'il y ait interruption de service.

Au contact des diverses opérations postales, j'en suis venu à considérer le ministère des Postes comme une entreprise commerciale, mais je tiens à le souligner, une entreprise chargée de fournir un service au public, et à mon avis, un service très nécessaire pour l'ensemble du pays. Je me suis également rendu compte de la nécessité pour ce ministère de réagir plus efficacement aux menaces de la concurrence ou aux nouvelles possibilités qui s'offrent à lui et ainsi, d'améliorer l'ensemble des services qu'il fournit au public. Le service de la poste prioritaire, lancé récemment, illustre bien la capacité qu'ont les Postes de répondre aux besoins changeants du milieu des affaires. Ce n'est pas à moi que revient le mérite d'avoir créé ce service, mais à mon prédécesseur. Mais je suis convaincu qu'étant donné les ressources dont nous disposons pour tirer les meilleures parties de ce service, nous sommes tout à fait en mesure, non seulement de faire face à la concurrence, mais d'enlever au secteur privé une bonne partie de son marché.

Il n'empêche que les Postes doivent bien faire leur part dans la réduction des dépenses gouvernementales. À cet effet, je crois que ce budget principal témoigne d'une restriction des dépenses tout en proposant des moyens d'améliorer la qualité de nos services.

Je tiens à faire remarquer que ce budget ne tient pas compte de la décision du gouvernement précédent, mise en vigueur au printemps dernier, de lever le gel de l'expansion du service de distribution par facteurs dans les agglomérations nouvelles ou en expansion. Les dépenses qu'entraînera cette décision devront figurer dans le budget supplémentaire que le Ministère présentera au cours de l'année.

Je fais remarquer en passant que cette observation n'est pas une critique. De fait, tous les députés de la Chambre des communes doivent le comprendre, le ministère des Postes, qu'il soit dirigé par mon prédécesseur ou par moi-même, ne pourra donner à la population le service de première qualité qu'elle exige, et qu'elle mérite sans doute, s'il n'a pas les ressources nécessaires. Je faisais allusion tantôt à une hausse du nombre



## [Text]

increase in the number of letter carriers as a direct result of a necessary demand for service. I cannot emphasize too strongly tonight that while it has been the smart thing to criticize the Post Office, within the House of Commons are perhaps the best checks on the Post Office that there are. I am sure my friend the former Postmaster General would agree with me that every day at Question Period I get the results of all the complaints which come to you. But I have to tell you this and I have to tell it to you bluntly: if you want the service, you are going to have to give the Post Office the capacity to give that service. And that means the Post Office has to have the capacity to compete, it has to have the capacity to be aggressive, and it is absolutely essential we do not lose sight of what the Post Office is—a great Canadian institution.

## • 2025

In spite of what I have said, the financial results of the Post Office, as well as the service results, reflect improvement. The annual report for 1978-79 has now been tabled and I am pleased to report that the net financial deficit of \$485,563,000 for the department was within the forecast for that year. And when I say the forecast, I mean that Post Office management has been working constantly to meet certain objectives and certain positions with respect to the economic and the financial situation of the Post Office and that figure is within the target that they set out several years ago to achieve.

I also note that this deficit now represents 30.5 per cent of total costs, a noticeable and significant reduction from 37.2 per cent in 1977-78, 42.8 per cent in 1976-77, and the high of 49 per cent in 1975-76.

It would do all honourable members, I think, some good to take note of those figures because there is a story of improvement here and it has got to be told to the Canadian people.

In closing I would ask the members to bear in mind four factors which I put forward as essential for the future of the Post Office. Your decisions should recognize the need for the Post Office to have: a revenue-producing capacity, recognizing that postage is a fee for services rendered, not a tax on the public; a delivery capacity, without which it cannot meet the needs of expanding Canadian communities; a marketing capacity to ensure that the postal service recognizes the contemporary needs of the public and to capture revenue opportunities so that the fixed costs of a national postal system do not become more of a burden on the taxpayers; a competitive capacity to enable the department to avoid losses of profitable business to others who do not have the responsibility or the cost of providing a universal service throughout Canada.

Ladies and gentlemen and colleagues, I must say in conclusion that I ask you to consider favourably these main estimate requirements for the Post Office, and especially my friends in the Liberal Party I ask you to keep in mind that they are your estimates.

## [Translation]

de facteurs, qui a été rendue nécessaire par l'accroissement de la demande. Je ne répéterai jamais assez ce soir que même s'il est bien vu de critiquer le ministère des Postes, la Chambre des communes dispose de tous les moyens qu'il faut pour le contrôler. Mon ami, l'ancien ministre des Postes, conviendra sûrement avec moi que pendant la période des questions, je reçois toutes les plaintes qui vous sont adressées. Mais je dois vous dire ceci, et je vous le dis sans ambages: si vous voulez que le ministère des Postes offre un bon service, il faudra que vous lui donniez les moyens de l'offrir. Pour cela, le ministère des Postes doit pouvoir soutenir la concurrence, il doit pouvoir s'attaquer au marché et nous ne devons jamais oublier que les postes sont une des meilleures institutions du Canada.

Malgré ce que j'ai dit, le bilan des Postes, tant du côté financier que du côté des services, traduit une amélioration. Le rapport annuel de 1978-1979 vient d'être déposé, et je suis content de pouvoir vous dire que le déficit net, qui s'élève à \$485,563,000, reste dans les limites de ce qu'on avait prévu pour cette année. Je veux dire par là que la direction des Postes a travaillé sans relâche à la réalisation de certains objectifs, compte tenu de la conjoncture économique et financière, et ce chiffre reste dans les limites qu'on s'était assignées il y a plusieurs années.

Je constate également que ce déficit représente actuellement 30.5 p. 100 du total des coûts, ce qui constitue une réduction considérable dans la mesure où la proportion était de 37.2 p. 100 en 1977-1978, de 42.8 p. 100 en 1976-1977, et de 49 p. 100 en 1975-1976, ce qui était un record.

Il serait bon, je crois, que tous les députés prennent note de ces chiffres, car ils marquent une amélioration dont les Canadiens doivent être informés.

Pour terminer, je demande aux députés de ne pas oublier quatre facteurs qui me paraissent essentiels pour l'avenir des Postes. Les décisions que vous prendrez doivent tenir compte du fait que les Postes ont besoin: d'une source de revenu, étant entendu que les frais postaux correspondent à un service rendu et ne sont pas des impôts; d'un service de distribution satisfaisant, faute de quoi on ne saurait répondre aux besoins des agglomérations canadiennes en expansion; de débouchés afin que les services postaux tiennent compte des besoins actuels de la population et ne laissent pas passer des occasions de percevoir de l'argent de sorte que les coûts d'un réseau postal à l'échelle du pays ne deviennent pas un fardeau encore plus lourd pour le contribuable; d'une capacité concurrentielle afin que le ministère évite de perdre des activités rentables, alors que d'autres, qui n'ont à assumer ni les responsabilités ni le coût d'un service couvrant le Canada tout entier, en profiteraient.

Pour terminer, mesdames et messieurs, je vous demande de bien vouloir étudier favorablement le budget principal des postes, et je demande tout spécialement à mes amis du parti libéral de ne pas oublier que ce budget est le leur.

[Texte]

**An hon. Member:** Very touching.

**The Chairman:** I knew, sir, that he would bail me out of my earlier mishap. I wonder if I might call on Mr. Pepin.

**Mr. McDermid:** On a point of order, Mr. Chairman, can we have the Minister introduce his staff that is with him first?

**The Chairman:** Oh, I am sorry. Would you excuse me one moment? Mr. Fraser, perhaps you might, or I will if you wish. Perhaps if you would introduce your officials.

**Mr. Fraser:** I will do that but I wonder, Mr. Chairman, if I could with your indulgence and the indulgence of the Committee point out that not only is my predecessor here but also his predecessor. The Honourable J.J. Blais is here with us tonight. He is very diligently discussing the estimates with his colleague. But I would want to say on my behalf how welcome you are, sir, to be with us here tonight on a matter which I know has always had your very considerable concern.

**The Chairman:** Mr. Fraser, I was about to take note of the significance of two previous Postmasters General in the Committee about to question you this evening.

If you could introduce your officials, sir.

**Mr. Fraser:** I would like to introduce the Deputy Postmaster General, Mr. J. Corkery, on my immediate right; my Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration, Mr. John Uberig; my Assistant Deputy Postmaster General, Marketing, Mr. Larry Sperling—Larry, would you wave a hand there—my Assistant Deputy Postmaster General, Corporate Affairs, Mr. Bob Rapley; and my Assistant Deputy Postmaster General, Operational Services, Mr. Graham McDonald. I must say something about Mr. McDonald. Every time I get up and—

• 2050

**The Chairman:** He is the boss.

**Mr. Fraser:** —read another speech in French, he comes around and says, "Your French is improving, sir."

**The Chairman:** I have particular reason to welcome Mr. McDonald, because for most backbenchers in the House of Commons in recent years he is the boss.

Mr. Lamontagne, please.

**Mr. Lamontagne:** Thank you, Mr. Chairman, Mr. Fraser. I am torn between, I would say, my heart and my political allegiance and I can assure you, Mr. Fraser, that I will consider favourably these Main Estimates—as you just asked in your last phrase. But that will not stop me from asking you a few questions.

First, there is a sentence I remarked at one point, when you said that if you want the service you have to give the Post Office the capacity to do it. I would ask right away if it is true—I think it is true, in a way—that there has been a Treasury Board directive lately about a 2 per cent reduction of

[Traduction]

**Une voix:** C'est très touchant.

**Le président:** Je savais qu'il me tirerait du pétrin. Je vais céder la parole à M. Pepin.

**M. McDermid:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Le ministre pourrait-il tout d'abord présenter ses collaborateurs.

**Le président:** Oh, excusez-moi. Monsieur Fraser, vous pourriez peut-être présenter vos collaborateurs, à moins que vous ne vouliez que je le fasse.

**M. Fraser:** Je vais le faire, mais auparavant, si vous m'y autorisez, je voudrais signaler que non seulement mon prédécesseur est ici, mais également celui qui l'a précédé. L'honorable J.J. Blais est parmi nous ce soir. Il est très occupé à discuter du budget avec son collègue. Je tiens à lui souhaiter la bienvenue et à le remercier d'être ici ce soir pour discuter d'un problème envers lequel, je le sais, il a toujours manifesté beaucoup d'intérêt.

**Le président:** J'allais justement souligner que deux des ministres qui vous ont précédés aux postes allaient ce soir vous interroger.

Je vous prie, monsieur, de bien vouloir nous présenter vos collaborateurs.

**M. Fraser:** Je vous présente M. J. Corkery, sous-ministre des Postes, qui est assis à ma droite; M. John Uberig, sous-ministre adjoint chargé des Finances et de l'Administration; M. Larry Sperling, sous-ministre adjoint chargé de la commercialisation—Larry, pourriez-vous vous manifester—M. Bob Rapley, sous-ministre adjoint, chargé des affaires collectives, et enfin M. Graham McDonald, sous-ministre adjoint, chargé des services opérationnels. Je dois dire quelque chose à propos de M. McDonald. Chaque fois que je me lève et...

**Le président:** C'est lui le chef.

**M. Fraser:** ... et que je lis un autre discours en français, il vient me dire que mon français s'améliore.

**Le président:** J'ai de bonnes raisons de me réjouir de la présence de M. McDonald, car depuis quelques années, la plupart des députés de l'arrière banc considèrent que c'est lui le chef.

Monsieur Lamontagne, s'il vous plaît.

**M. Lamontagne:** Merci, monsieur le président; merci, monsieur Fraser. Je suis tiraillé entre les sentiments et mon allégeance politique, mais je peux vous garantir, monsieur Fraser, que j'étudierai ce budget d'un oeil favorable, comme vous venez de nous le demander. Cependant, cela ne m'empêchera pas de vous poser quelques questions.

Tout d'abord, j'ai relevé une phrase dans laquelle vous dites qu'il faut donner aux Postes les moyens de fournir les services qu'on veut. Permettez-moi de vous demander tout de suite s'il est vrai—et je crois que c'est vrai—qu'une directive du Conseil du Trésor a récemment exigé une réduction de 2 p. 100 des



## [Text]

staff in each department. If I am right about that, it would mean that in the remaining months of this year there will be a reduction of about 3,600 man-years in the Post Office. You said also that the Post Office is a business operation dedicated to providing a public service—and you stressed the fact that it was a service. Would this directive for cutting back so many man-years in such a short time prevent the Post Office from giving the service, as you so well said, a service well-deserved to the population of Canada? We have already had many complaints about the shorter hours of the Post Office, we have some Post Offices being shut down, even fillings are being refused. All these are services to the people and I would ask you what you intend to do to back up your words, when you say that you intend to give the service to Canadians despite these facts?

**Mr. Fraser:** I want to thank the former Postmaster General for his question. It is a legitimate question. Without any fooling around, it comes right to the difficulty we are facing with respect to postal service. What the honourable member has related is absolutely true. There was a suggestion made—and you know suggestions from Treasury Board carry with them more than just polite invitations—that there be an immediate 2 per cent reduction in the person-years in the Post Office. I have not any more illusions than anybody else in this room that the federal government has serious financial difficulties—I do not intend to cast aspersions on anybody in an attempt to place blame in that direction, but we are in serious financial difficulty. I have to tell you, sir, that my response to Treasury Board has been that I cannot tolerate a 2 per cent cut in person-years in the Post Office, because if I do, I cannot even maintain the limited service that we are trying to maintain under very difficult conditions.

**Mr. Lamontagne:** Postmasters General do not change.

• 2035

**Mr. Fraser:** I want to also say that Treasury Board has indicated their sympathetic understanding of our situation. We are not going to have a 2 per cent reduction in person-years, because I do not believe we can continue to give any service at all if that happens.

**Mr. Lamontagne:** Mr. Chairman, may I? Yes, I understand that and, Mr. Chairman, I think your answer is about the same as one I would have given a few months back as Mr. Corkery remembers well. What puzzles me in all of this is that I think the only way or one of the ways that you could free the Post Office of these directives from Cabinet or from Ministers is by what we planned to put forward, a bill converting the Post Office to a Crown corporation. I am wondering why the long delay in bringing in a bill which was more or less up-to-date or finished.

The second question on that is, you may have read lately that the President of the United States, Mr. Carter, approved \$1.7 billion to enable the U.S. postal service to develop its role in electronic mail considering that this will be more efficient and will give better service to people. Do you have the inten-

## [Translation]

effectifs de tous les ministères. Si cela est confirmé, cela veut dire qu'on assistera au cours des prochains mois à une réduction d'environ 3,600 années-personnes aux Postes. Vous avez dit également que les Postes sont comparables à une entreprise assurant un service public. Et vous avez bien insisté sur le fait qu'il s'agit d'un service. Cette directive qui vous enjoint de réduire vos effectifs de manière draconienne en si peu de temps, empêchera-t-elle les Postes d'assurer un service que la population canadienne est parfaitement en droit de recevoir, comme vous l'avez si bien dit. On s'est déjà plaint fréquemment de la réduction des horaires de travail aux Postes; certains bureaux de poste ont été fermés; on refuse même d'engager des remplaçants. Malgré ces faits, qu'avez-vous l'intention de faire pour tenir votre promesse d'assurer aux Canadiens un service.

**M. Fraser:** Je remercie l'ancien ministre des Postes d'avoir posé cette question. C'est une question légitime, qui sans y aller par quatre chemins, en vient directement à la difficulté qui se pose à nous en ce qui concerne les services postaux. Les faits rapportés par l'honorable député sont parfaitement vrais. Vous savez qu'on ne doit pas considérer les suggestions du Conseil du Trésor comme de simples invitations polies; or, celui-ci a suggéré que les Postes réduisent immédiatement de 2 p. 100 leur nombre d'années-personnes. Je n'ai pas plus d'illusions que quiconque dans cette salle sur le fait que le gouvernement fédéral éprouve de sérieuses difficultés financières, cela dit sans vouloir critiquer qui que ce soit. Je dois vous dire, monsieur, que ma réponse au Conseil du Trésor a été qu'une réduction de 2 p. 100 du nombre des années-personnes aux Postes est intolérable, car elle ne me permettrait même pas de maintenir les services, déjà limités, que nous assurons dans des conditions très difficiles.

**M. Lamontagne:** Le ministre des Postes ne change pas.

**M. Fraser:** Je dois également dire que le Conseil du Trésor s'est montré compréhensif devant notre situation. Nous ne réduirons pas de 2 p. 100 le nombre d'années-personnes, car autrement il nous serait impossible d'assurer un service quelconque.

**M. Lamontagne:** Puis-je parler, monsieur le président? Certes, je comprends cela, et votre réponse est à peu près la même que celle que j'aurais donnée il y a quelques mois, comme M. Corkery s'en souvient. Ce qui me déconcerte dans tout cela, c'est que la seule solution, ou du moins l'une des seules solutions, qui libérerait les Postes de ces directives du Cabinet ou des ministres consisterait, comme nous l'avions prévu, à présenter un projet de loi en vertu duquel les postes deviendraient une société d'État. Pourquoi attend-on si longtemps pour introduire un projet de loi dont la rédaction était plus ou moins terminée.

Ma deuxième question est la suivante: les journaux vous ont sans doute appris récemment que le président des États-Unis, M. Carter, a accordé 1.7 milliard de dollars pour permettre aux services postaux américains d'intensifier le tri électronique dans la mesure où ce sera plus efficace et où la population sera

[Texte]

tion, as soon as the Post Office is freed from this departmental stringent compulsion from the Cabinet to promote such a service in the Post Office?

**Mr. Fraser:** Let me respond as directly as I can. First of all, yes, there has been a delay in the presentation to the House of Commons of a bill to make the Post Office a Crown corporation. That delay has been for several reasons. One, I think as a new Postmaster General I had an obligation to the public interest to spend enough time looking at the situation so that I could move responsibly. Second, there are—and I do not want to become pejorative at this point because the bill when it is introduced will be debated—some aspects of the bill the former government introduced which I am not in agreement with and which management and labour are not in agreement with. I have been seeking to find a way to gain a greater degree of accord between the government, management and labour in terms of the form and structure of the bill. I know the honourable members would not expect me, when the form and structure of that bill is being discussed between the Post Office and myself and the unions involved, to indicate what all my views about the structure of the bill are at this stage. I think those are the reasons for what my friend says is delay. I hope that they are understandable reasons and my hope is that the consequence of that delay will be that we will have a bill that we will be able to move through the House of Commons and establish a Crown corporation with a maximum of agreement between the unions, management, the government and all members of the Opposition.

I would like to turn to the second question that the honourable member raised. He talks about electronic mail and the move that was made recently in the United States to enable the United States postal authorities to become involved in that. I do not know all the details of that and I am not expert enough to discuss it here tonight. But I have to say to all hon. members that I think the thrust of what Mr. Lamontagne has said is absolutely correct, that if we are going to have a great Canadian Post Office, the Post Office is going to have to go into every modern technique of transferring messages and that this cannot be something not to be contemplated.

• 2040

I do not know whether Mr. Lamontagne was setting me up for this response, but I certainly gather from his question that he will be, at least in some accord, with my response. And I have to say again, that if we are going to salvage the Post Office as a great Canadian institution, all hon. members in the House of Commons are going to have to support every means possible to make the Post Office competitive, to move it into the electronic age and not squeeze away from the Post Office the legitimate transfer of messages but to give it the capacity to compete vigorously and do that.

**Mr. Lamontagne:** May I ask a last question?

**The Chairman:** Yes, your last question. Oh, I am sorry, sir, you have about two minutes left.

**Mr. Lamontagne:** Thank you. You know very well that we are studying estimates and in estimates the labour costs play a

[Traduction]

mieux servie. Dès que le Cabinet libérera les Postes de son rôle ministériel, avez-vous l'intention de promouvoir un service identique?

**M. Fraser:** Permettez-moi de répondre aussi directement que possible. Tout d'abord, c'est vrai qu'on a retardé la présentation à la Chambre des communes d'un projet de loi qui transformerait les postes en une société d'État. Ce retard est dû à plusieurs raisons. D'une part, en ma qualité de ministre des Postes nouvellement entré en fonction, je devais à la population de consacrer suffisamment de temps à faire le tour de la situation de manière à pouvoir prendre mes responsabilités en toute connaissance de cause. Ensuite, sans vouloir dévaloriser un projet de loi qui fera l'objet d'un débat lorsqu'il sera présenté, je dois dire que, de même que le patronat et les syndicats, j'étais en désaccord sur certains aspects. J'ai cherché un moyen d'obtenir l'unanimité du gouvernement, du patronat et des syndicats sur la forme et la structure du projet de loi. Les députés ne s'attendent sûrement pas à ce que je leur fasse part de ma position là-dessus au moment où ce projet de loi fait l'objet de pourparlers entre les Postes et les syndicats. Voilà donc les raisons qui justifient le retard signalé par mon ami. J'espère que vous les comprendrez et j'espère aussi que ce retard nous permettra de présenter à la Chambre des communes un projet de loi portant création d'une société d'État, sur lequel les syndicats, le patronat, le gouvernement et tous les membres de l'opposition seront d'accord.

Je voudrais maintenant répondre à la deuxième question posée par l'honorable député. Il parle des services postaux électroniques et des mesures récemment adoptées dans ce sens par les États-Unis. Je n'en connais pas tous les détails et je ne m'y connais pas suffisamment pour en discuter ici ce soir. Néanmoins, je dois vous dire que, selon moi, M. Lamontagne a parfaitement raison; en effet, si nous voulons que les Postes canadiennes soient efficaces, nous devons les doter des techniques les plus récentes; c'est donc une chose qu'on ne peut pas ne pas envisager.

Je ne sais pas si M. Lamontagne attendait de moi cette réponse, mais je suis sûr, à en juger par la question qu'il a posée, qu'il sera d'accord avec moi, en partie du moins. Je répète que si nous voulons faire des Postes une institution canadienne de grande valeur, il va falloir que tous les députés de la Chambre des communes appuient tous les moyens qui les rendront compétitives, et leur permettrait notamment d'entrer dans l'ère électronique au lieu de leur soustraire des services qui leur reviennent légitimement.

**M. Lamontagne:** Puis-je poser une dernière question?

**Le président:** Oui, ce sera la dernière. Oh, excusez-moi, monsieur, il vous reste environ deux minutes.

**M. Lamontagne:** Nous étudions les prévisions budgétaires et vous savez très bien que les coûts de main-d'œuvre en consti-



*[Text]*

big part. I know that most, if not all, of the collective agreements are ending by December 31 this year. I presume, without asking you, that negotiations are going well. I know by experience that sometimes it is better not to talk about it—not waking the cat that is sleeping, or something like that. But I would like to direct questions on a declaration lately by Mr. McDermott, President of the CLC, who “declares war on unions’ ultra left” by saying that Marxist-Leninists are accommodated in CUPE and the Canadian Union of Postal Workers.

I have taken that from the press. And they are out, as he said, to destroy this country if they have their way. I presume if they destroy the country they are going to destroy the Post Office too.

To what extent do you believe the extreme left of some of the unions are running the postal unions? Are you in agreement with Mr. McDermott?

**Mr. Fraser:** I think it is important to understand that Mr. McDermott, as head of the Canadian Labour Congress, is in one of the most political positions of public life in Canada. For those members of the trade union movement and, for that matter, for those members of the New Democratic Party who are in many ways allied with the trade union movement, who believe in the basic democratic tenets of our system, their greatest enemies are the extremists, within either the socialist movement or in the labour movement. I am of the view that it ought to be recognized that within the labour movement in Canada there has always been the determination not to allow the extremists or the reckless to take over the labour movement or to bring it into disrepute.

However, I think if you look at the history of the Canadian labour movement, hon. members will agree with me that the vast majority of the rank and file of the labour movement of Canada are very much devoted to our institutions and our democracy. They have never been hesitant in meeting any challenges that may have been brought to them by those within their movement who would, in the words of Mr. Lamontagne, be out to destroy the country.

• 2045

I think what you are observing is a debate within the labour movement and I do not think that is a debate that I need to get into, nor for that matter do I think it is a debate that honourable members need to get into. I think that Mr. McDermott is quite capable of speaking for himself and he, of course, is entitled to his opinions and his views. Whether he is right or wrong in what he said, his conviction that the labour movement must remain democratic and broadly within the institutions which we have built in this country which guarantee our freedom, I think, is without doubt.

Having said that, I have to say this. I just do not believe that of all of the union members in the Post Office or in any particular union of the Post Office, the majority are out to try to destroy this country. I think the vast majority of them are

*[Translation]*

tuent une part importante. Je sais que la plupart des conventions collectives, sinon toutes, expireront le 31 décembre prochain. Je ne vous le demande pas, mais je présume que les négociations se déroulent normalement. Je sais d'expérience qu'il est parfois préférable de ne pas en parler et de ne pas réveiller le chat qui dort. Mais je voudrais vous interroger à propos d'une déclaration récente de M. McDermott, président du Congrès du travail du Canada qui déclare la guerre à l'aile extrême-gauche des syndicats en disant que les marxistes-léninistes sont abrités par le CUPE, ainsi que par le syndicat canadien des postiers.

J'ai relevé cela dans les journaux. Et il ajoute qu'ils détruiront le pays si on les laisse faire. Je suppose que s'ils détruisent le pays, ils détruiront aussi les Postes.

Dans quelle mesure pensez-vous que les syndicats des postiers sont entraînés par certains extrémistes de gauche?

**M. Fraser:** Il est important, je crois, de comprendre qu'en tant que dirigeant du Congrès du travail du Canada, M. McDermott occupe une des positions les plus politiquement marquées sur la scène canadienne. Les syndicalistes, ainsi que les membres du parti néo-démocrate, qui sont leurs alliés, croient aux principes fondamentaux de notre démocratie, et dès lors, leurs ennemis les plus redoutables, ce sont les extrémistes qu'on trouve au sein du mouvement socialiste ou du mouvement syndicaliste. Il faut reconnaître que les syndicats canadiens ont toujours eu la ferme intention de ne pas permettre aux extrémistes ou aux aventuriers de prendre la tête du mouvement syndicaliste ou de jeter sur lui le discrédit.

Si toutefois on se penche sur l'histoire du syndicalisme au Canada, on s'aperçoit que la grande majorité des syndicalistes de la base sont d'ardents défenseurs de nos institutions et de notre démocratie. Ils n'ont jamais hésité à faire face aux défis posés par ceux qui à l'intérieur du mouvement, et qui, selon les mots de M. Lamontagne, veulent détruire le pays.

Il y a au sein du mouvement syndical un débat, je ne crois pas que je doive y participer, pas plus que les honorables députés. M. McDermott est certainement capable de dire ce qu'il pense et il a droit évidemment à ses opinions. Qu'il ait raison ou non, il est convaincu que le mouvement syndical doit demeurer démocratique et lié aux institutions que nous avons constituées au pays et qui garantissent notre liberté, il n'y a pas de doute là-dessus.

Cela dit, je vous dirai maintenant que je ne crois pas que la majorité des syndicalistes du ministère des Postes, ou de tel syndicat donné du ministère, veuille détruire le Canada. Ce sont pour la plupart de bons Canadiens qui essaient de bien

[Texte]

good Canadians who are trying to do a job and I would hope that it was that aspect of this that we all keep in mind. I think that in trying to answer your question, sir, I have to say that I regret that Mr. McDermott felt it necessary to say what he did. I frankly feel that that is a matter which Mr. McDermott must deal with within the labour movement.

I have to say this to you, that I have been dealing with several of the officials of CUPW, including Jean-Claude Parrot, and those meetings have been serious, those meetings have been, certainly as far as I am concerned, useful and I am doing everything I can to encourage Mr. Parrot and the members of his union to continue meeting with me. Certainly, I can report to all honourable members that those meetings have been fair and reasonable. I am trying to be fair and reasonable. I think that it is probably a time when it would be wise if we all tried to lift our sights a little bit and put as much faith as we can in each other, because we all are, after all, part of the Canadian community.

I have tried to respond, sir, as directly and as honestly as I can. It is my purpose to try to do everything possible, not just to maintain a peace but to create a climate in which we can have a constructive peace and we can develop a better Post Office and, after a few years, an even better one.

**The Chairman:** Mr. Postmaster General, I am sure we all appreciate the significance of the question and the profoundness of your answer and the importance of it. I am sorry that we have gone beyond, but because, perhaps, we do have a new set of estimates, in a sense, in front of us, I might allow Mr. Lamontagne one further supplementary. Then I will move to Mr. Skelly and then to Mr. McDermid and then, gentlemen, because we do have 14 other members seeking to question the Postmaster General, I will exercise my prerogative and limit the balance of the first round to five or six minutes. But I would permit from time to time the added supplementary, if a good point has been opened.

**Mr. Lamontagne:** Mr. Chairman, and thank you very much for your great tolerance, Mr. Minister, I know probably all the questions to be asked and probably most of the answers so I would prefer to leave to some of my colleagues the time that is allowed to me.

• 2050

**The Chairman:** I appreciate that. Mr. Skelly.

**Mr. Skelly:** Thank you, Mr. Chairman. I wonder if the Postmaster General could tell me if your department is considering raising first class mail to 22 cents, or at least some types of first class mail?

**Mr. Fraser:** No particular amount has been decided upon. Consistent with the increases that have been proposed and passed over several years, I am looking seriously at the possibility of the necessity of raising postal rates.

**Mr. Skelly:** Just as a follow-up on that can you tell me and the Committee when that might come about?

[Traduction]

s'acquitter de leur travail. J'espère que nous allons nous souvenir de cela surtout. Pour répondre à votre question, je regrette que M. McDermott ait jugé nécessaire de dire ce qu'il a dit. C'est une question, à mon avis, que M. McDermott doit régler au sein du mouvement syndical.

J'ai eu affaire avec plusieurs représentants des syndicats des postiers, dont Jean-Claude Parrot, et les réunions ont été sérieuses et, pour ce qui me concerne, utiles. Je fais tout mon possible pour encourager M. Parrot et les membres de son syndicat à continuer de me rencontrer. Je dois vous dire que ces réunions sont raisonnables et équitables. J'essaie moi-même d'être juste et raisonnable et je crois qu'il est temps que nous cherchons à voir un petit peu plus loin, à croire davantage les uns dans les autres, car après tout nous sommes tous membres de la communauté canadienne.

J'ai essayé de vous répondre, monsieur, aussi franchement et aussi honnêtement que possible. J'ai pour objectif de faire tout mon possible, pas seulement d'essayer de conserver la paix, mais de créer un climat qui nous permettrait de créer une paix constructive, d'édifier un meilleur bureau de poste, qui devrait être encore meilleur dans quelques années.

**Le président:** Monsieur le ministre des Postes, nous apprécions tous la portée, la profondeur et l'importance de votre réponse. Je regrette que nous soyons sortis du sujet, mais puisque nous avons peut-être une nouvelle série de budgets à étudier jusqu'à un certain point, je permettrai à M. Lamontagne de poser une autre question supplémentaire. Je donnerai ensuite la parole à M. Skelly, puis à M. McDermid. Étant donné que nous avons encore 15 autres membres qui veulent poser des questions au ministre des Postes, j'exercerai mon autorité et limiterai le temps de parole au premier tour à cinq ou six minutes. Toutefois, je vous permettrai de temps à autre de poser des questions supplémentaires si une bonne question est soulevée.

**M. Lamontagne:** Monsieur le président, je vous remercie beaucoup de votre tolérance. Monsieur le ministre, étant donné que je connais toutes les questions qui sont posées, et probablement la plupart des réponses, je préfère laisser mon temps de parole à mes collègues.

**Le président:** J'apprécie cela, monsieur Skelly.

**M. Skelly:** Merci, monsieur le président. Je me demande si le ministre des Postes a l'intention d'augmenter le courrier de première classe, ou du moins certains envois du courrier de première classe, et de les faire passer à 22c.?

**M. Fraser:** Nous n'avons pas encore fixé de montant. À cause des augmentations qui ont été proposées et adoptées depuis plusieurs années, je songe sérieusement à la possibilité ou à la nécessité d'augmenter les tarifs postaux.

**M. Skelly:** Pourriez-vous alors nous dire quand ce sera fait?



[Text]

**Mr. Fraser:** I do not think I can because it is still under consideration. If a postal rate increase was to be introduced, consistent with the practice over the last several years, that postal rate increase would come in about April or May of the coming year.

**Mr. Skelly:** In respect of the equipment that is established in what is called the Gateway Complex, I believe, in Mississauga, can you tell me whether or not that was new equipment that was put into that institution, where it was acquired, and its cost? Also, are you considering putting similar equipment into Montreal? And I would like to ask a question about the noise level from that.

**Mr. Fraser:** Could you just break your question down into one, two, three, four, and we will try to deal with it as quickly and as expeditiously as we can?

**Mr. Skelly:** Yes. The first question is was it used, and where was it acquired?

**Mr. Fraser:** Can I call on the deputy Minister to give you the details?

**Mr. Skelly:** Certainly.

**Mr. Fraser:** I know those answers generally but I think he knows them more particularly.

**Mr. J.C. Corkery (Deputy Postmaster General):** I am not aware, sir, of any used equipment; it was all brand new equipment within the original contract. You may be aware of some but I am not.

**Mr. Skelly:** No, I am not.

**Mr. Corkery:** All right. It should be all new. I would be amazed if it were not.

**Mr. Skelly:** Could you tell me what the cost of the installation was?

**Mr. Corkery:** The cost of the installation? Do you mean the buildings and all the equipment?

**Mr. Skelly:** Yes.

**Mr. Corkery:** Of the Gateway?

**Mr. Skelly:** Of the equipment.

**Mr. Corkery:** Of the equipment, no, I could not. I could put it in ballpark figures for you, if that is close enough. It is probably around the \$40 million mark for that one building.

**Mr. Skelly:** And where was it acquired?

**Mr. Corkery:** You mean the equipment?

**Mr. Skelly:** Yes.

**Mr. Corkery:** About 101 manufacturers probably; the list would be yea-long. There is no individual supplier.

**Mr. Skelly:** All right.

**Mr. Fraser:** Could I say to Mr. Skelly that we can obtain that information for you in voluminous detail, if you like, or in précis form. We would be very pleased to do so.

[Translation]

**M. Fraser:** Ce n'est pas possible, le sujet est encore à l'étude. S'il y a une augmentation du tarif postal comme cela s'est fait au cours des dernières années, elle aura lieu en avril ou en mai de l'an prochain.

**M. Skelly:** Au sujet de l'équipement appelé *Gateway Complex* installé à Mississauga, pourriez-vous nous dire s'il s'agit ou non d'un nouvel équipement, où il a été acheté et combien il coûte? Avez-vous l'intention d'en installer également à Montréal? J'aimerais également vous parler du niveau de bruit de cet équipement.

**M. Fraser:** Pouvez-vous me poser les questions une à la fois et nous essaierons d'y répondre aussi rapidement que possible?

**M. Skelly:** Oui. Ma première question est la suivante: l'équipement a-t-il été utilisé et où a-t-il été acheté?

**M. Fraser:** Puis-je demander au sous-ministre de vous donner les détails?

**M. Skelly:** Certainement.

**M. Fraser:** Je connais les réponses en général, mais il les connaît dans le détail.

**M. J.C. Corkery (sous-ministre des Postes):** Je n'ai pas entendu parler de cet équipement, monsieur. Le contrat initial prévoyait de l'équipement tout à fait neuf. Peut-être que vous en connaissez un, mais je ne le connais pas.

**M. Skelly:** Non, je ne le connais pas.

**M. Corkery:** Très bien. Tout l'équipement devrait être neuf. Je serais bien surpris qu'il ne le soit pas.

**M. Skelly:** Pouvez-vous me dire combien coûte l'installation?

**M. Corkery:** Vous dites le coût d'installation, voulez-vous dire le coût des édifices et de tout l'équipement?

**M. Skelly:** Oui.

**M. Corkery:** De Gateway?

**M. Skelly:** De l'équipement.

**M. Corkery:** Non, je ne pourrais pas vous donner le prix de l'équipement. Je pourrais vous mentionner un chiffre global qui approchant, c'est probablement 40 millions de dollars pour cet édifice.

**M. Skelly:** Où a-t-il été acheté?

**M. Corkery:** Voulez-vous parler de l'équipement?

**M. Skelly:** Oui.

**M. Corkery:** Il y a probablement 101 fabricants, une liste interminable. Il n'y a pas de fournisseur particulier.

**M. Skelly:** Très bien.

**M. Fraser:** Nous pouvons obtenir ces renseignements pour vous, monsieur Skelly, tous les détails ou sous forme de résumé. Ce sera pour nous un plaisir.

[Texte]

**Mr. Skelly:** I would appreciate that very much.

**Mr. Fraser:** And if the Committee wants that filed as an appendix to the Committee *Minutes* we would be prepared to do that, of course.

**Mr. Skelly:** Is similar equipment going into Montreal?

**Mr. Corkery:** Well, the equipment in general configuration is the same, the same general type of equipment, and it probably would be supplied by different manufacturers. It was an open tendering process, so basically a different tender might have won. But it is basically conveying equipment or sortation equipment, and there are only a few manufacturers that produce them. There are generally different manufacturers in Montreal, though.

**Mr. Skelly:** All right. Just on another area, the labour relations problem that was brought up before, the bargaining process beginning again, and there is a feeling that negotiators for the Post Office had control to say no, but certainly no control to accept propositions put forward by the union. Is the Minister going to be involved in the bargaining as it comes up?

**Mr. Fraser:** If it became absolutely necessary to become involved in it, yes, I would. I would prefer that that bargaining was done by others. However, you raise a point which is legitimate. The complaint has been that in the bargaining the union never knew whether the bargaining team on behalf of the Post Office had the final say in what their bottom line was. That creates problems in bargaining. And that is because always at your back, under the present situation, is Treasury Board. We are going to have to live through a little bit more of that; it may not end absolutely and completely, but it will not end in the way it is now until we are in a Crown corporation.

• 2055

When I say that inevitably as long as the Post Office has to go back to the public treasury to make up its deficit, then there is always going to be some kind of pressure from politicians to be concerned and interested in what those final wage settlements are. But to the degree that we can get away from the fact that the union thinks it is bargaining with two levels, not just one, I think we will have a big improvement in the climate at the bargaining table.

**Mr. Skelly:** It appeared in the bargaining that recently went down that the employees were not in fact bargaining with their employer, they were bargaining with someone else. The previous bargaining with the Post Office was a very undesirable situation and I think a great many people in this country would appreciate not seeing that again. The close attention of the Minister and his involvement might help.

**Mr. Fraser:** I can assure the honourable members that I am very much aware of the allegations and of the complaint. In fairness, I have to point out that a number of unions have been able to achieve satisfactory contracts within the postal family, if I can put it that way, but I also have to say this: to the degree that a minister takes it upon himself or herself to do the

[Traduction]

**M. Skelly:** Je l'apprécie beaucoup.

**M. Fraser:** Si les membres du Comité veulent que ce soit annexé au compte rendu, nous sommes disposés à le faire évidemment.

**M. Skelly:** De l'équipement semblable sera-t-il installé à Montréal?

**M. Corkery:** L'équipement est en général assez semblable, il sera probablement fourni par différents fabricants. Le contrat a fait l'objet de soumissions, par conséquent un soumissionnaire différent a peut-être gagné. Toutefois, il s'agit fondamentalement d'équipements servant à transporter ou à trier le courrier, et quelques fabricants seulement peuvent les fournir. Il y a cependant à Montréal différents fabricants.

**M. Skelly:** Très bien. Je voudrais maintenant parler du problème des relations syndicales qui a été soulevé plus tôt, du processus de négociations qui reprend. Il semble que les négociateurs pour le ministère des Postes étaient autorisés à dire non, mais n'étaient certainement pas autorisés à accepter les propositions présentées par le syndicat. Le ministre va-t-il s'engager dans la négociation qui s'en vient?

**M. Fraser:** Si c'était absolument nécessaire, je le ferais. Je préférerais toutefois que d'autres s'occupent de la négociation. Toutefois, vous soulevez une question légitime. On s'est plaint que dans la négociation le syndicat ne savait jamais si l'équipe qui négociait au nom du ministère des Postes avait le dernier mot à dire au sujet des offres. À cause de cela, il y a eu des problèmes dans les négociations, c'est que toujours vous avez derrière vous le Conseil du Trésor. Il va nous falloir vivre avec cette situation encore un peu; d'ailleurs, il n'y a peut-être aucune solution possible jusqu'à ce que nous devenions une société de la Couronne.

Il est en effet inévitable qu'aussi longtemps que le ministère des Postes devra demander au Trésor public de combler son déficit, les hommes politiques exerceront toujours des pressions pour être mis au courant, pour s'intéresser au règlement final du différend salarial. Dans la mesure cependant où nous pourrions changer le fait que le syndicat s'imagine devoir négocier avec deux paliers, je crois que nous constaterons une amélioration marquée du climat à la table de négociation.

**M. Skelly:** Il est apparu en effet, lors des négociations récentes, que les employés ne négociaient pas en fait avec l'employeur, mais bien avec un tiers. Les dernières négociations collectives au ministère des Postes ont donné lieu à une situation déplorable et je crois que de nombreux citoyens au pays seraient heureux que cela ne se répète pas. L'attention personnelle et la participation du ministre aideraient peut-être.

**M. Fraser:** Je peux assurer les députés que je suis parfaitement au courant des allégations et des plaintes. Pour être juste, je dois faire remarquer que plusieurs syndicats ont réussi à obtenir des contrats très satisfaisants au sein de la famille des Postes, si je peux employer cette expression, mais je vous dirai ceci: il faut se demander s'il est vraiment très sage qu'un



[Text]

bargaining, one has to ask whether that is necessarily the wisest way to be dealing with a situation and I must re-emphasize that if it became absolutely necessary, yes, but I would look to people who were properly and appropriately acting in that capacity to do the bargaining.

**Mr. Skelly:** Could you tell me the number of outstanding formal grievances that remain in the Post Office?

**Mr. Fraser:** I can give you rough figures. I can give you exact figures if you give me a chance, but I do not know if you want ballpark figures.

There were a while ago, I think, nearly 60,000. They are down to about 22,000 now. The bulk of these grievances come from one union. I have held meetings recently with representatives of CUPW and representatives of management to see if we can find a way to break this logjam and to apply every bit of common sense that all of us can manage to cut them down. Those talks are continuing. I am cautious but I am nonetheless optimistic that we are beginning to make some progress. At least we are talking about it.

**The Chairman:** This is your last question, Mr. Skelly.

**Mr. Skelly:** Progress is being made. One last one.

In the testimony in Jean-Claude Parrot's trial, there was mention by the Deputy Postmaster General of information control centres that gathered intelligence about the union. Is that organization still in place and operating within the Post Office?

**Mr. Fraser:** Mr. Skelly, if you put the transcript in front of me and I have a chance to look at it, then I will respond, but I think in fairness you can understand that it is a pretty general question. I would have to look at it a little more carefully than that to respond. I have not read the transcript.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Skelly. Mr. McDermid.

**Mr. McDermid:** Thank you, Mr. Chairman. The first thing I want to say is, thanks to the Minister for his co-operation over the last number of months. I am in a very fast-growing area and mail delivery problems have cropped up from time to time. Although I have not always got the answer I would have liked, I got a rapid answer, and I do appreciate the co-operation of you and your staff.

One of the first things I wrote you about was the embarrassment that I had in mailing out letters with my frank on it and people receiving them with 34 cents due. You and your staff quickly sent out a notice to all Post Offices reminding them that the frank was a privilege of a member of Parliament and to cease and desist. However, just yesterday I got another one handed to me. I owe you 34 cents. I might suggest that another notice go out again because it is happening once again, and it is a little embarrassment to the member when he does send out a letter and people have to pay 34 cents.

[Translation]

ministre prenne sur lui ou sur elle de négocier, mais je le répète, je le ferais si c'était absolument nécessaire; toutefois, je préfère me tourner vers des personnes dont c'est la responsabilité et la compétence de négocier.

**M. Skelly:** Pouvez-vous me dire le nombre de griefs officiels qui sont toujours en souffrance au ministère des Postes?

**M. Fraser:** Je peux vous donner un chiffre approximatif. Je pourrais d'ailleurs vous donner le chiffre exact si vous m'en donnez l'occasion, mais je ne sais pas si vous voulez un chiffre rond.

Il y avait, il y a quelque temps, je crois, environ 60,000 griefs. Il n'y en a plus que 22,000. Le gros des griefs provenait d'un syndicat. J'ai tenu récemment des réunions avec les représentants du Syndicat des postiers du Canada et les représentants de la gestion, en vue de tenter de trouver une façon, en ayant recours à tout le bon sens dont nous disposons, d'éliminer cet arriéré. Les pourparlers se poursuivent. Tout en étant prudent, je suis néanmoins optimiste: nous commencerons à faire des progrès. Au moins, nous en parlons.

**Le président:** Ce sera votre dernière question, monsieur Skelly.

**M. Skelly:** Il y a des progrès. Une dernière.

Au cours de son témoignage au procès de Jean-Claude Parrot, le sous-ministre des Postes a fait mention de centres de contrôle de l'information qui recueillaient des renseignements sur les syndicats. Ces centres existent-ils et fonctionnent-ils toujours au ministère des Postes?

**M. Fraser:** Monsieur Skelly, si vous me mettez la transcription devant les yeux, si j'ai l'occasion de l'étudier, je vous répondrai, mais je crois qu'en toute justice, vous comprendrez que votre question est assez générale. Il me faudrait examiner les choses d'une façon un peu plus détaillée pour vous répondre. Je n'ai pas lu la transcription.

**Le président:** Merci, monsieur Skelly. Monsieur McDermid.

**M. McDermid:** Merci, monsieur le président. Tout d'abord, j'aimerais remercier le ministre de sa collaboration au cours des derniers mois. J'habite une région à croissance très rapide et nous avons connu de temps à autre des problèmes de livraison du courrier. Bien que je n'aie pas toujours aimé les réponses, au moins, on m'a répondu rapidement et je vous suis très reconnaissant de votre collaboration et de celle de votre personnel.

Je vous ai écrit notamment au sujet de mon embarras lorsque j'ai posté des lettres en franchise et que les destinataires ont dû verser 34c. aux Postes. Vous et votre personnel avez fait vite et envoyé des avis à tous les bureaux de poste, pour rappeler que les députés jouissent du privilège de la franchise postale et pour leur ordonner de cesser cette pratique. Toutefois, justement hier, on m'en a donné une autre. Je vous dois 34 c. Puis-je vous demander d'envoyer un autre avis, puisque la chose se reproduit; c'est assez gênant pour un député, lorsqu'il envoie des lettres, de constater que les destinataires doivent verser 34 c.

[Texte]

• 2100

**Mr. Fraser:** Well, you did not get everybody in your riding to vote for you.

**Mr. McDermid:** That is right. I am from a fast-growing area in Brampton, especially Brampton—I gather from what is happening in Georgetown that it will be growing rapidly—and, of course, we have had the famous green mail boxes.

Magically, in Heart Lake area, which was without mail delivery for two years, the Friday before the election a notice came out from the Post Office for everyone in the Heart Lake area to get a mail box because on Tuesday, May 22, mail delivery was going to begin. As things turned out, mail delivery did not begin on the 22nd; it began on the 24th. That was my first problem. Wednesday morning after the election I had a call asking why they did not get the mail the day before as promised. This area is growing very rapidly and I want to ask you if in fact you have looked into the possibility of alternate-day delivery so that these new areas can be serviced even on an alternate-day basis so that there is not the need for extra postmen. Would you like to comment on that?

**Mr. Fraser:** There is no question, that alternate-day delivery has been under consideration for some time by Post Office management, before I became the Postmaster General and since. But every time we look at it, you then have to assess what is likely to be the public response. We have been trying to assess what that public response is, and I have to tell you that the public response is not altogether satisfactory in the sense that they are prepared to say that they will put up with it. In places where there has been every-day delivery, people do not want their delivery cut down.

There are real problems about the implementation of alternate-day delivery because you have to decide which days the letter carrier turns up, and there are problems when you get toward the end of the week as to the spread between the last delivery on an alternate delivery route and the next. It is not a matter which lends itself to easy solution. I might ask my Deputy Minister if he would like to comment a bit on that.

**Mr. Corkery:** I think you have covered it, sir. We get into a real clash between serving one side of the road and serving the other side of the road. You get a friction developing in terms of the community and what is right. I think, really, you covered it just as well. I could not add anything more to it at this stage.

**Mr. McDermid:** Mr. Chairman, I have been doing some polling in my constituency and I have had a positive response on that. I think the public is prepared to accept that if in fact they do have good mail delivery. The continuity is the problem. Mail comes in and in one-day delivery the same mailing that goes out to the same community may take six days to get there. There is just no continuity on first class mail. At least the response I have been getting in my constituency—and I

[Traduction]

**M. Fraser:** Vous n'avez pas réussi à obtenir le vote de tous les électeurs dans votre circonscription.

**M. McDermid:** En effet. Je représente une région à croissance rapide, à Brampton, surtout Brampton—et à voir ce qui se passe à Georgetown, j'en conclus que la croissance sera rapide là aussi—et bien sûr, nous avons eu l'histoire des fameuses boîtes aux lettres vertes.

Par magie, dans la région de Heart Lake, où il n'y a pas eu de livraison du courrier pendant deux ans, le vendredi avant l'élection, le bureau de poste a envoyé un avis à tous les résidents de Heart Lake pour les prévenir de se procurer une boîte aux lettres avant le mardi 22 mai, parce que la livraison du courrier allait commencer. En fait, la livraison n'a pas commencé le 22, elle a commencé le 24. Ce fut mon premier problème. Le mercredi matin après les élections, j'ai reçu un appel me demandant pourquoi le courrier n'avait pas été livré le 22, tel que promis. La région connaît une croissance très rapide et j'aimerais vous demander si vous avez étudié la possibilité d'assurer la livraison tous les deux jours, de façon à ce que, dans les nouvelles régions comme celles-ci, on puisse recevoir le courrier à domicile sans pour cela embaucher des postiers. Qu'en pensez-vous?

**M. Fraser:** Sans aucun doute, la direction du ministère des Postes étudiait depuis quelque temps la question de la livraison tous les deux jours, et ce, avant que je ne devienne ministre des Postes, et depuis. Mais chaque fois que nous examinons la question, il nous faut nous demander quelle sera la réaction du public. Nous tentons de décider quelle sera la réaction du public et je vous avouerai que cette réaction n'est pas tout à fait satisfaisante, en ce sens que le public ne se dit pas prêt à l'accepter. Dans les endroits où la livraison du courrier se fait tous les jours, les gens ne veulent pas voir le service diminuer.

Il est très difficile de mettre en vigueur la livraison tous les deux jours, parce qu'il faut décider quels jours le facteur passera, ce qui engendre des problèmes vers la fin de la semaine quant à l'intervalle entre la dernière journée de livraison de la semaine et la première journée de la semaine suivante. Ce n'est pas une question facile à régler. Je vais demander à mon sous-ministre s'il n'a pas quelque chose à ajouter.

**M. Corkery:** Je crois que vous avez tout dit, monsieur. Nous sommes témoins de graves conflits lorsque nous desservons un côté de la route, et ensuite l'autre. Il y a friction dans la localité sur ce qu'il convient de faire. Je crois vraiment que vous avez tout dit. Je n'ai rien à ajouter.

**M. McDermid:** Monsieur le président, j'ai mené une petite enquête auprès des résidents de ma circonscription, et la réaction a été très positive. Je crois que le public est prêt à accepter ce genre de livraison, si le service est bon. Le problème, c'est la continuité. En ce moment, avec des livraisons tous les jours, le courrier mis à la poste dans une ville peut prendre jusqu'à six jours pour être livré dans cette même ville. Il n'y a aucune continuité dans la livraison du courrier de première



[Text]

have been asking numerous people, at public meetings and at constituency meetings, what their thoughts on it is—is a most positive response. So I would hope that you would continue to look at this method. I think an alternate-day mail delivery could be worked out quite easily.

• 2105

**Mr. Fraser:** I wonder if I could respond?

**Mr. McDermid:** Sure.

**Mr. Fraser:** I am interested in your remarks and I think they may very well be helpful, but in responding to your comments I frankly invite honourable members to put as much information as you can to me and to my officials, because I have to advise all honourable members that the response that I get is not altogether consistent. It may be that our service is not in all places consistent, but the response as to what the public wants, as registered by your many concerned letters, is not altogether consistent.

Let me just say this in closing on that issue. Yes, we are prepared to look at it with an open mind. I am not convinced that it is necessarily a simple problem. The other thing that has to be considered is the letter carrier work-force. If alternate day delivery means that you can reach out and cover with the work force that we have, our letter carriers, a larger number of people, then perhaps that would be an advantageous thing. If it was taken to be a means to get rid of letter carriers—

**Mr. McDermid:** No.

**Mr. Fraser:** —you can understand perfectly well the complications that that would bring to me.

**Mr. McDermid:** I am not suggesting that at all. I am thinking in my area, which is such a fast-growing area and the service is required . . . Could I just follow up on these subdivisions, because I know some of the other members are interested in that as well? Obviously, the policy under the previous administration was loosened up, in my particular case on election day, but has the policy been changed again? Are the new areas, the new subdivisions, frozen again?

**Mr. Fraser:** Let me answer that generally and then I may turn to my officials to deal with it more particularly.

Several years ago, in consultation with the Treasury Board, the present management of the Post Office, and I have two former Postmaster Generals here who will confirm this, worked out a strategic plan to do everything they could to get costs under control, to have a strategy of maintaining service, to maintain a certain stability in the workforce in terms of numbers and at the same time work to a reduced deficit. Now, much of that has been accomplished. It has been accomplished under a regime of considerable constraint. What I can say to you in answer to your question is what I said earlier, that if the total focus on the Post Office is restraint, in places where you have an expanding market that ought to be served, if I do not

[Translation]

classe. La réaction que j'ai obtenue dans ma circonscription—et j'ai posé la question à de nombreuses personnes, à des réunions publiques, à des réunions politiques, j'ai demandé qu'est-ce qu'on en pensait—la réaction est très positive. J'espère que vous allez continuer d'étudier cette méthode. Je pense qu'on pourrait facilement faire une livraison tous les deux jours.

**M. Fraser:** Dois-je répondre à cette question?

**M. McDermid:** Certainement.

**M. Fraser:** Vos observations m'intéressent et je pense qu'elles pourraient être utiles, mais pour vous répondre, j'invite les députés à me fournir le plus de renseignements possibles, parce que je dois vous dire que j'obtiens des réponses contradictoires. Il se peut que le service ne soit pas partout le même, mais la population ne veut pas toujours la même chose, comme on peut le voir dans vos lettres.

Pour terminer, je dirais que nous sommes prêts à envisager cette possibilité. Je ne suis pas certain que le problème soit simple. Il faut également tenir compte du nombre de facteurs. Si on peut effectuer des livraisons tous les deux jours avec les facteurs dont nous disposons déjà, cela pourrait être avantageux. Si l'on s'en servait cependant pour se débarrasser de facteurs...

**M. McDermid:** Non.

**M. Fraser:** . . . vous pouvez voir quelles complications cela entraînerait.

**M. McDermid:** Ce n'est pas du tout ce que je veux dire. Je voulais parler de ma région, qui connaît une croissance très rapide et du service nécessaire . . . Puis-je parler des subdivisions, parce que je sais que d'autres députés s'intéressent également à cette question? L'ancien gouvernement avait relâché sa politique à cet égard, dans mon cas, le jour de l'élection, mais est-ce que cette politique a été modifiée de nouveau? A-t-on encore gelé les nouvelles subdivisions?

**M. Fraser:** Je vous donnerai une réponse générale, puis je demanderai à mes fonctionnaires de vous donner plus de détails.

Il y a plusieurs années, en consultation avec le Conseil du Trésor, la direction actuelle du ministère des Postes, et il y a ici deux anciens ministres des Postes qui peuvent confirmer mes dires, a mis au point une stratégie visant à contrôler les coûts, tout en maintenant le service et en assurant la stabilité des effectifs, afin de réduire le déficit. La plupart de ces mesures sont déjà été adoptées. On a adopté des restrictions considérables. Pour répondre à votre question, je ne peux que répéter ce que j'ai déjà dit: si l'on veut toujours restreindre le budget du ministère des Postes, et offrir en même temps un service postal à ceux qui n'en bénéficient pas encore, il est certain qu'on se plaindra du service tant que je n'aurai pas

[Texte]

have the support of the House of Commons in expanding that service in terms of providing the personnel who have to do it, then I am going to face your complaints that the service is not being given. That is the dilemma we are in, and that is the dilemma that I am trying to work my way through, as I am sure my predecessor tried to do.

**Mr. McDermid:** Just one final question, or comment maybe, more than anything, Mr. Minister. That is that, the Post Office being such a visible unit within the federal government as the favourite kicking post for politicians and for constituents, I am of the firm belief, after hearing you in the House in discussions in piloting a bill through the House and the general discussions on the Post Office, and after your performance tonight, that the Post Office is in good hands and that, in fact, the people of Canada can look forward to better service.

• 2110

I would just like to let the record show that Dennis McDermott is not my father, and we spell our names differently.

**Mr. Fraser:** I would like the record to also show that because of the goodwill of Dennis McDermott we are having useful discussions with the unions on the formation and the structure of the Crown corporation which could not be taking place without Mr. McDermott's help. I want to give a nod in his direction tonight on that account.

**Mr. McDermid:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McDermid. Thank you, Mr. Minister. I wonder if I might have the hon. Mr. Blais.

**Mr. Blais:** Mr. Chairman, first of all, I would like to ask the Postmaster General a question with reference to volumes. I understand that notwithstanding the recent rate increases that the volumes have increased by some 2 per cent. Is that accurate?

**Mr. Fraser:** Yes.

**Mr. Blais:** What has been the status of parcel post? Has that also been benefiting from an increase, or has that been eaten away by an increase in competition in the private sector?

**Mr. Fraser:** I am sure you will understand that you are getting into some careful details here.

**Mr. Blais:** Yes, I fully understand.

**Mr. Fraser:** I would like to ask my deputy minister to respond. Mr. Sperling, would you like to answer that question?

**Mr. L. Sperling (Assistant Deputy Postmaster General, Marketing, Office of the Postmaster General):** Mr. Blais, the response is brief. After a period of decline over the past several years, parcel post volumes have stabilized over the past two years. Although we do not see any healthy prospects for growth, we do see some stability in the parcel post market.

**Mr. Blais:** So there are no further inroads being made by the private sector competitors.

[Traduction]

l'appui de la Chambre des communes pour engager le personnel nécessaire pour assurer ce service. C'est le dilemme devant lequel nous nous trouvons, et dont j'essaie de me sortir, comme mon prédécesseur l'a sûrement fait également.

**M. McDermid:** Une dernière question, ou plutôt une observation. Le ministère des Postes est-il une entité tellement visible de l'administration fédérale qu'il constitue la tête de Turc favorite des hommes politiques et des électeurs? Après vous avoir entendu présenter un projet de loi à la Chambre, et répondre aux questions sur le ministère des Postes, et après votre performance de ce soir, je suis certain que ce ministère est entre bonnes mains et que la population du Canada peut espérer obtenir de meilleurs services à l'avenir.

Je voudrais faire consigner au compte rendu que Dennis McDermott n'est pas mon père et que même nos noms de famille sont différents.

**M. Fraser:** Je veux également consigner au compte rendu qu'à cause de la bonne volonté dont fait preuve Dennis McDermott, nous pouvons avoir des entretiens utiles avec les syndicats au sujet de la structure de la société d'État, ce que l'on ne pouvait faire sans l'aide de M. McDermott. Je veux l'en féliciter ce soir.

**M. McDermid:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur McDermid. Merci, monsieur le ministre. L'honorable M. Blais.

**M. Blais:** Monsieur le président, je voudrais poser des questions au sujet des volumes. Nonobstant les récentes augmentations du tarif, je crois que les volumes ont augmenté de quelque 2 p. 100. Est-ce exact?

**M. Fraser:** Oui.

**M. Blais:** Est-ce qu'il y a également eu augmentation du nombre de colis postaux, ou cette augmentation a-t-elle été mitigée par la concurrence du secteur privé?

**M. Fraser:** Vous comprendrez que nous passons là à des détails délicats.

**M. Blais:** Oui, je comprends.

**M. Fraser:** Je demanderai au sous-ministre de répondre. Monsieur Sperling, voulez-vous répondre à cette question?

**M. L. Sperling (sous-ministre adjoint, Commercialisation, ministère des Postes):** Monsieur Blais, la réponse sera brève. Après un déclin, durant ces dernières années, le volume des colis postaux s'est stabilisé ces deux dernières années. Même si nous ne prévoyons pas une forte augmentation, nous croyons que ce secteur se stabilisera.

**M. Blais:** Vos concurrents du secteur privé n'ont pas réussi à faire d'autres percées sur le marché.



[Text]

**Mr. Sperling:** It is hard to tell at the present time. We are concerned about the market and are taking our own competitive strategies in that direction. At the present time we have managed to stabilize the market.

**Mr. Blais:** There was mention in the Minister's opening statement of priority post. What I would like to know is what sort of budget you are allocating to the installation or the development of priority post. What is the personnel involved? What structures have you set up, and could you give us a brief description of what is intended and what is intended to be achieved?

**Mr. Fraser:** Could you explain just what it is, for the hon. members?

**Mr. Sperling:** Yes. Priority post is an urgent-mail service that has recently been created for a select group of contract customers who on a prescribed, regular basis give us specific quantities of mail to move on an urgent basis. We have elected that controlled-entry approach into that particular market in order to ensure our ability to provide absolutely perfect service, and our record in providing that service has been superb. We hope, as time develops, to be able to expand that service. At the present time we have linked 26 major cities and have over 700 customers subscribing to that service.

**Mr. Blais:** Including the private sector?

**Mr. Sperling:** For the most part in the private sector. With the success of the service, we are looking shortly to apply to the Treasury Board for an expansion of the service to a broader segment. In terms of actual expenditures, to date they have been rather limited because the service we have tailored actually rides on the existing first class service. It is first class service with special handling by virtue of the fact that there is special identification of the bags that contain priority post.

**Mr. Blais:** Has there been any difficulty in terms of getting the co-operation of your inside workers, your LCUC or any one of the internal unions?

**Mr. Fraser:** I think I can answer that, Mr. Blais. I have made those inquiries myself. I am informed that we have excellent co-operation from our workers. I think I can tell all honourable members the vast majority of workers in the Post Office realize the Post Office has been through a very difficult time and they, along with everybody else, have to get it out of it. We have had very good co-operation.

• 2115

**Mr. Blais:** Might I ask the Minister, then, Mr. Chairman, the ongoing question, which is philosophical: is the Post Office a transportation system or a communications system?

**Mr. Fraser:** It transports communications.

**Mr. Blais:** I am interested in it because—

**Mr. Fraser:** Now, look, that is the best I can do.

**Mr. Blais:** Well, we will come back on it tomorrow. The question is a serious one, because in effect if we are consider-

[Translation]

**M. Sperling:** C'est difficile à dire en ce moment. Nous nous préoccupons beaucoup de ce marché et nous adoptons des stratégies à cet égard. Nous avons déjà réussi à stabiliser ce marché.

**M. Blais:** Dans sa déclaration, le ministre mentionne la poste prioritaire. Quelle partie du budget réservez-vous à ce programme. Combien de personnel y sera affecté? Quelle structure avez-vous établie? Et finalement, pourriez-vous nous décrire brièvement vos objectifs?

**M. Fraser:** Pourriez-vous expliquer de quoi il s'agit, pour les députés?

**M. Sperling:** Oui. La poste prioritaire est un service postal d'urgence créé récemment pour un groupe choisi de clients à contrat qui nous donnent régulièrement un nombre donné d'envois postaux à expédier de toute urgence. Nous avons adopté une méthode d'accès contrôlé à ce marché, afin de fournir un service parfait, ce que nous avons réussi à faire jusqu'à maintenant. Nous espérons qu'avec le temps, nous pourrions augmenter ce service. Nous avons déjà réuni 26 villes importantes et plus de 700 clients se sont inscrits à ce programme.

**M. Blais:** Y compris le secteur privé?

**M. Sperling:** Il s'agit en grande partie de clients du secteur privé. Ce service ayant remporté un tel succès, nous demandons au Conseil du Trésor la permission d'élargir notre marché. Pour ce qui est des dépenses comme telles, elles ont été jusqu'à maintenant assez limitées, parce que le service a été incorporé au service de première classe. C'est en fait un service de première classe qui reçoit un traitement spécial parce que le courrier est mis dans des sacs portant la mention poste prioritaire.

**M. Blais:** Avez-vous de la difficulté à obtenir la collaboration de votre personnel, ou des syndicats?

**M. Fraser:** Je pense pouvoir répondre à cette question, monsieur Blais. J'ai déjà fait ma propre enquête. On m'a dit que nous avons obtenu la collaboration de nos travailleurs. Je puis vous assurer que la vaste majorité des travailleurs des Postes se rendent compte que le service a traversé une période extrêmement difficile et qu'ils doivent se joindre à tous les intéressés pour sortir de ce mauvais pas. La coopération a été excellente.

**M. Blais:** Le ministre pourrait-il me dire si les Postes constituent un réseau de transport ou de communication?

**M. Fraser:** Les Postes transportent des communications.

**M. Blais:** Je m'intéresse à la question, parce que...

**M. Fraser:** Je ne peux pas vous en dire davantage.

**M. Blais:** Nous reviendrons à la charge demain. La question est importante pour l'avenir des Postes, lorsqu'il faudra décider

[Texte]

ing the Post Office in its future role, whether the concentration is going to be the transportation of hard goods or the effecting or the completion of communications, the distinction has to be a very clear one. I have always had a very strong bias in favour of deeming the Post Office to be a system of communications and part of the national communication system and not limited basically to a transportation system of hard goods. In my view, the difficulty between the identification either of one or the other has been at the root of some of our difficulties in the past. I am serious in addressing that question, particularly when you are considering the advent of electronic mail and what role the Post Office is going to play in developing electronic mail as a concept and using and developing the technology and incorporating that technology fully within the system.

**Mr. Fraser:** Mr. Blais, I have to apologize; I do not know whether you were here when I made my opening statement.

**Mr. Blais:** Yes.

**Mr. Fraser:** I tried to make it very clear there that if the Post Office is to survive, it must be given every chance to be the great Canadian institution of communications I mentioned the rapidly unfolding field of electronic communications. I think that is something the Post Office must be very much involved in.

But let me come back—and I now answer you seriously, sir—to the question of is it communication or transportation? It is, of course, communication. But I think the vast majority of Canadians also feel the Post Office, as it has always been able to do, ought to be able to carry parcels at Christmas and other matters during the year, which is not just a question of communications but also a question of transportation. Certainly I would be most reluctant to draw too fine a line between the two.

I recognize there are many things which need to be transported in this country but which it is not the appropriate function of the Post Office to do—despite the fact that, as the honourable member knows, the Post Office is required in many places in the outlying parts of this country to transport all kinds of things.

**Mr. Blais:** Including groceries up to James Bay.

**Mr. Fraser:** Exactly! And other places.

**Mr. Blais:** Could you, then, elaborate on the amount—

**The Chairman:** And blueberries between Middleton and Bridgewater.

**Mr. Blais:** You got that one in, did you?

**The Chairman:** I had to. I could not afford to miss it.

**Mr. Blais:** But my interest is in finding out exactly what sort of investment is being made out of your capital expenditures towards electronic mail installations or towards the development of electronic mail, whether any contracts are now in place for the development of that technology or the hiring of

[Traduction]

d'insister surtout sur le transport des lettres et des messages écrits et imprimés, ou bien sur l'acheminement des communications. J'estime, quant à moi que les Postes font partie d'un réseau national de communication et ne constituent pas un moyen de transport d'objets, qu'il s'agisse de lettres ou de colis. C'est l'absence d'une option claire et nette qui a été à l'origine de nombreuses difficultés. La question est d'autant plus importante que les Postes devront participer à la mise au point de la technologie du courrier électronique, en vue de son intégration dans un avenir plus ou moins rapproché.

**M. Fraser:** Je m'excuse, monsieur Blais, mais je ne sais pas si vous étiez ici lorsque j'ai fait ma déclaration d'ouverture.

**M. Blais:** Oui, j'étais là.

**M. Fraser:** J'ai expliqué dans cette déclaration que pour survivre, il est indispensable que les Postes puissent devenir la principale institution de communication du pays, et tous les concours doivent lui être assurés à cette fin. Ainsi, il est essentiel que les Postes participent à part entière aux travaux sur les communications électroniques, en évolution rapide.

Pour en revenir à la question de savoir si les Postes sont un instrument de communication ou de transport, il ne fait aucun doute que les Postes sont un instrument de communication. Néanmoins, la vaste majorité des Canadiens sont d'avis que, comme par le passé, les Postes devraient continuer à assurer la distribution des colis à Noël, et d'autres documents au cours de l'année, ce qui relève non pas des communications, mais plutôt des transports. Il est donc difficile de distinguer clairement entre les deux.

Les Postes sont obligées d'assurer le transport de toutes sortes d'objets, bien que ce ne soit pas là leur raison d'être. Dans les régions éloignées des grands centres, notamment, les Postes assurent le transport de toutes sortes de choses.

**M. Blais:** Y compris le transport des produits alimentaires jusqu'à la Baie James.

**M. Fraser:** Et ailleurs aussi.

**M. Blais:** Pourriez-vous nous dire combien...

**Le président:** Et aussi de bleuets.

**M. Blais:** Vous y teniez à vos bleuets.

**Le président:** C'était trop beau pour rater.

**M. Blais:** Je voudrais savoir quelle est la part de vos immobilisations qui sont consacrées à la mise au point d'installations de communication électronique ou à l'achat de pareilles installations; j'aimerais savoir notamment si des contrats ont déjà été conclus en vue de la mise au point de cette technologie



[Text]

consultants to develop the technology incorporated within the communication system.

**Mr. Fraser:** I am going to ask my Deputy Minister to comment in a particular way, but I want just to repeat to all honourable members that I will from time to time be seeking the support of members of the House of Commons to give me the back-up I need to move the Post Office into the full field of electronic communication.

I am trying to answer as carefully and as accurately as I can. What I have been going through as a new Postmaster General is making up my mind as to what route we should take. And the route that I think we ought to take is to move ahead and be absolutely sure that we are not left behind in the field of electronic communications. But I would ask my Deputy Minister to comment in a more particular way.

• 2120

**The Chairman:** I would ask you if you might be brief because it will be the former postmaster general's final question.

**Mr. Blais:** I am sorry, Mr. Chairman.

**Mr. Corkery:** Very quickly, then, Mr. Chairman, we are into the Telepost business at this stage, and have been for a number of years, which basically is using the Post Office as the hard copy and the receiver or deliverer, and buying the arrangement with CN-CP, in this case, to move the message between two points.

I should add as well that, I made an agreement or an understanding with the Postmaster General in the United States and with Mexico that we would explore with them the use of satellites to replace that kind of transportation link between the three countries. And we are now ready to explore technically to see whether it was feasible and to see whether there is a market there. So that is sort of our next area.

**Mr. Blais:** Just one little rider at the end. Is there still an internal communications system, and how is it operating and how successful is it in terms of communicating with your workers on a two-way basis?

**Mr. Corkery:** It is still in place. We use it. It is becoming more and more effective the more we use it with the supervisor and the employees. For a long time it was one way, going down; it has now started to come back and we are starting to get the response back which is what we are really looking for in the long term.

**Mr. Blais:** What do you call it?

**Mr. Corkery:** ComTeam is the one, Cascade is the more formal one that we have been using lately.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Blais.

It disturbs me to realize that we will be able to communicate with Mexico much quicker than I can with the man across the street, but on the other hand.... Mr. Darling, Parry Sound-Muskoka.

**Mr. Darling:** Thank you very much, Mr. Chairman.

[Translation]

ou si cette mise au point sera confiée à des experts des communications électroniques?

**M. Fraser:** Je demanderais au sous-ministre de répondre à votre question. Je vous rappelle à ce propos que je ne manquerais pas de faire appel à votre appui à tous, à la Chambre des communes, en vue de l'introduction intégrale des communications électroniques dans les services postaux.

Je tiens à vous donner une réponse aussi précise et exacte que possible. En ma qualité de nouveau ministre des Postes, je dois me décider sur les orientations à suivre. Je suis d'avis que nous devons aller de l'avant et ne pas nous laisser distancer dans le domaine des communications électroniques. Je demanderai maintenant au sous-ministre de vous donner une réponse plus détaillée.

**Le président:** Je vous demanderais d'être bref, car ceci est la dernière question de l'ancien ministre des Postes.

**M. Blais:** Désolé, monsieur le président.

**M. Corkery:** Depuis plusieurs années déjà, nous nous occupons de Téléposte, c'est-à-dire que le bureau de poste reçoit et distribue les messages, et qu'ils sont acheminés entre deux points par le Canadien national ou le Canadien pacifique.

De plus, un accord a été conclu avec le ministre des Postes des États-Unis et du Mexique en vue d'étudier la possibilité d'utiliser les satellites pour le transport des messages entre nos trois pays. Nous allons voir si la chose est possible sur le plan technique; il faudra aussi savoir s'il existe un débouché suffisant pour ce genre de technique.

**M. Blais:** Pour terminer, j'aimerais savoir si le système de communication interne fonctionne toujours et s'il vous permet d'être en contact permanent avec les travailleurs.

**M. Corkery:** Le système existe toujours et nous l'utilisons. Il est d'ailleurs d'autant plus efficace qu'un nombre croissant de surveillants et d'employés y font appel. Pendant longtemps, les communications se faisaient du haut vers la base; maintenant, la réaction des employés commence à nous parvenir, ce qui est notre objectif à long terme.

**M. Blais:** Quel est le nom du système?

**M. Corkery:** On l'a appelé *ComTeam* et plus récemment, *Cascade*.

**Le président:** Merci, monsieur Blais.

Je trouve regrettable que bientôt, il faudra moins de temps pour entrer en communication avec quelqu'un du Mexique qu'avec une personne de l'autre côté de la rue. La parole est maintenant à M. Darling, député de Parry Sound-Muskoka.

**M. Darling:** Merci, monsieur le président.

[Texte]

Mr. Minister, as the PC Post Office critic for a good number of years I have certainly a great and continuing interest in the Post Office. I am delighted to see the two previous postmasters general here. They have brought to your attention some of the very important questions that I was seeking an answer for.

One of the ones that I think a lot of us are agreed on is the fact that if we have good labour relations and good feeling between management and labour, we are going to get good postal service. I am just wondering how far down the road that June 30, 1977 contract is before it is ratified and brought up to date. It still has not been signed, as I understand it. Is that correct? For CUPW, the original contract ran out I believe on June 30, 1977, I am not sure, or 1978 anyway.

**Mr. Fraser:** I think I can answer Mr. Darling by saying that the contract that CUPW has now was imposed upon them by the arbitrator under the legislation of just over a year ago. The determinant date of that contract is December 31.

**Mr. Darling:** Of this year?

**Mr. Fraser:** Of this year.

**Mr. Darling:** Then it will be renegotiated?

**Mr. Fraser:** Yes, there will be negotiations before December 31 but that is the end of that contract.

**Mr. Darling:** Have you a target date at all for bringing in legislation for the Crown corporation?

**Mr. Fraser:** Not a specific target date in the sense of a date or necessarily a week.

**Mr. Darling:** No.

**Mr. Fraser:** I have said publicly that I am going to do everything I can to bring that legislation in as soon after Christmas as is possible. As I have said to hon. members, we are discussing the form and structure of that legislation with the unions and with management, and all I can say to hon. members is that I am going to move as rapidly as I can.

**Mr. Darling:** Mr. Chairman, I have another question to the Postmaster General, and I think I posed this to his predecessor too. A great many rural couriers, mail carriers, throughout Canada have their contracts come up for renewal. They are not any staggering amounts, but some of them because of the high costs of vehicles and gasoline and everything naturally are higher than they were before. I believe the ceiling to renew a contract without putting it up for tender is \$10,000, and this has worked a hardship on many conscientious couriers who have served faithfully and then been undercut by \$10 or 50 cents or whatever it is. I am wondering when something is coming in to change that to a more realistic figure.

• 2125

**Mr. Fraser:** I think that is now a matter of statute, and I can give an undertaking to all honourable members that that will be changed and that limit will be raised as soon as the corporation legislation comes in.

[Traduction]

Ayant été pendant de nombreuses années le critique conservateur du ministère des Postes, il est évident que je m'intéresse à cette question. C'est très bien que les deux anciens ministres des Postes participent à la réunion; ils ont d'ailleurs déjà posé plusieurs des questions que j'avais l'intention de poser moi-même.

Je pense que nous sommes tous d'accord pour dire que si l'on parvient à établir de bons rapports entre la direction et les employés, les services postaux deviendront bons. Pourriez-vous me dire quand la convention du 30 juin 1977 devra en principe être ratifiée et mise à jour? Je crois savoir qu'elle n'a toujours pas été signée, n'est-ce pas? Si je ne m'abuse, la convention du syndicat des postiers a expiré le 30 juin 1977, ou peut-être 1978.

**M. Fraser:** L'actuelle convention du syndicat des postiers lui a été imposée il y a un peu plus d'un an par l'arbitre, conformément aux dispositions de la loi. La convention expire le 31 décembre.

**M. Darling:** De cette année-ci?

**M. Fraser:** De cette année-ci.

**M. Darling:** Est-ce qu'elle sera renégociée?

**M. Fraser:** Des négociations seront entamées avant le 31 décembre, date à laquelle cette convention vient à échéance.

**M. Darling:** Avez-vous prévu une date pour le dépôt de la loi qui ferait du ministère des Postes une société de la Couronne?

**M. Fraser:** Non, aucune échéance n'a encore été fixée.

**M. Darling:** Je vois.

**M. Fraser:** J'ai dit que je ferais de mon mieux pour déposer le projet de loi aussi rapidement que possible après Noël. Ainsi que je vous l'ai expliqué, nous sommes en train d'étudier le fond et la forme du projet de loi avec les syndicats et la direction. Tout ce que je peux vous dire pour l'instant, c'est que j'essayerai de faire diligence.

**M. Darling:** Je voudrais maintenant vous poser une question que j'avais déjà posée à votre prédécesseur. Les contrats de nombreuses entreprises de messageries rurales un peu partout dans le pays devront être renégociés incessamment. Ces montants ne sont pas énormes, mais ils sont plus élevés qu'ils ne l'étaient antérieurement, à cause du prix élevé des véhicules, de l'essence, et du reste. Pour renouveler un contrat sans faire d'appel d'offres, le montant ne peut être supérieur à \$10,000, et cela a causé des difficultés à de nombreux services de courrier diligents, dont les concurrents ont présenté un devis inférieur de \$10, de 50 cents, ou de ce que vous voudrez. Je me demande quand ce chiffre sera remplacé par un chiffre plus réaliste.

**M. Fraser:** Actuellement, je pense que cela est réglementé par la loi. Je peux toutefois m'engager à modifier cette situation et à augmenter la limite aussitôt que sera révisée la loi pertinente.



[Text]

**Mr. Darling:** Have you any ballpark figures? It is not going to be changed to \$10,500, I hope.

**Mr. Fraser:** No, it will not be. We will look realistically at what is appropriate. That figure is outdated. I can assure honourable members that I have had a very great number of letters pointing out the unfairness of that particular limitation, and I am sure that all honourable members when the legislation comes in front of the House will support a move to extend that limit very considerably in accordance with modern times.

**Mr. Darling:** Thank you. I am delighted to hear that. I am wondering, Mr. Minister, whether it would be your director of marketing that I would like to pose the next question to. I am delighted to see that your revenues have increased and that the deficit is down. I am wondering if you have been making any overtures to some of your sizable customers and former sizable customers whose business you have lost, and a very lucrative business it is. I am wondering that. I believe Mr. Sperling would be able to talk on that. I have one particular one in mind that sticks in my crop, and that is one of these little country banks that the Bank of Montreal has an office in Montreal and one in Toronto, and they were so disenchanted with the Post Office that I understand they set up a courier service which costs them \$8 million a year and that is \$8 million a year down the drain that the Post Office does not get its claws on. I am wondering, if the service is improving on this priority post, why something cannot be done to get that back and a good many other similar ones.

**Mr. Fraser:** In view of the considerable leadership that the Bank of Montreal has shown today in reducing interest rates, we would be very interested in helping them.

**Mr. Darling:** And I am also thinking—

**Mr. Fraser:** Perhaps Mr. Sperling—

**Mr. Darling:** Just before Mr. Sperling starts, Mr. Sperling knows that I attended a conference in Toronto a year or so ago in which the big users of the postal facilities from all over the country were there and were expressing their opinions. I know some of them were singing the praises of the Post Office. I am thinking of the head of *Maclean's* and he then said, "Of course, to ensure that our magazine gets to a certain place we use private couriers to get them a certain distance first." All right, Mr. Sperling.

**Mr. Sperling:** Thank you for the opportunity, Mr. Darling. We do have a sales force that does call on major customers around the country soliciting their support and offering our services.

While it is true that there are competitive courier services available, there are types of courier services that we are not prepared to provide, mainly because of the excessive investment that is necessary to maintain that type of service with very little return. I am talking in that particular case about the in-city small car service, which it really is not in our interest to service at this stage in time. However, we do service many

[Translation]

**M. Darling:** Avez-vous un chiffre approximatif? Vous n'allez pas remplacer cela par \$10,500, j'espère.

**M. Fraser:** Non. Nous établirons un chiffre en fonction des besoins perçus. Ce chiffre-là est dépassé. J'ai reçu un grand nombre de lettres soulignant le caractère injuste de cette limite, et je suis certain que lorsque la loi sera présentée à la Chambre, tous les députés seront en faveur d'un accroissement considérable de ce montant, de façon qu'il soit adapté aux circonstances actuelles.

**M. Darling:** Merci. Je suis ravi de l'entendre. Je me demande, monsieur le ministre, si je dois poser la question suivante au directeur des services de commercialisation de votre ministère. Je suis ravi de constater l'augmentation de vos recettes et la réduction de votre déficit. Je me demande si vous êtes entré en communication avec certains de vos clients importants, y compris ceux avec qui vous ne faites plus affaire. Il s'agit là d'un commerce très lucratif. M. Sperling pourrait sans doute nous fournir les renseignements pertinents. Je songe à une situation en particulier. En effet, la Banque de Montréal a un bureau à Montréal et un autre à Toronto; or, elle était tellement mécontente du service postal entre ces deux bureaux qu'elle a eu recours à un service de courrier qui lui coûte 8 millions de dollars par année. C'est autant d'argent que perd le ministère des Postes. Si le service «prioritaire» entre ces deux endroits s'améliore, pourquoi les Postes ne pourraient-elles pas essayer de récupérer ce courrier et beaucoup d'autres services semblables qu'elle a perdus?

**M. Fraser:** Vu le leadership considérable dont a fait preuve la Banque de Montréal aujourd'hui en réduisant les taux d'intérêt, nous aimerions bien l'aider.

**M. Darling:** Je songe également...

**M. Fraser:** Peut-être que M. Sperling...

**M. Darling:** Avant de laisser la parole à M. Sperling, je signale qu'il sait que j'étais présent lors d'une conférence tenue à Toronto, il y a près d'un an, conférence où les grands utilisateurs canadiens du service postal ont exprimé leurs opinions. Je sais que certains d'entre eux chantaient les louanges du ministère des Postes. Je songe au directeur de *Maclean's* qui avait dit à l'époque: «Bien sûr, pour assurer que notre magazine soit livré dans certaines régions, nous nous servons d'abord d'un service de courrier privé qui achemine nos envois pour une certaine distance.» Bon, monsieur Sperling, à vous.

**M. Sperling:** Merci de me fournir cette occasion, monsieur Darling. Nous disposons bel et bien d'un service de vente, qui entre en communication avec nos grands clients dans tout le pays pour solliciter leur appui et leur offrir nos services.

Bien qu'il est vrai que soient disponibles certains services de courrier concurrents, il y a des services de courrier que nous ne sommes pas disposés à fournir, essentiellement en raison des investissements qu'ils nécessiteraient et de la faiblesse de leur rendement. Je parle en particulier des services d'acheminement du courrier dans une même ville, en auto particulière. Il n'est pas dans notre intérêt, dans une même ville pour l'instant,

*[Texte]*

large accounts, many banks with priority post, and I do believe the Bank of Montreal is a customer of ours at the present time.

There are considerable numbers of major institutions that are signing on with priority services, and I would personally call on any of those that you have particular interest in.

**Mr. Darling:** Those are two that I just remembered. Mr. Chairman, another question to the Minister.

• 2130

The Post Office is converting to—that ugly word—metric as far as weight is concerned, and I am curious to know who is winning on that deal. In other words, for our 17 cents I presume we follow the usual norm and get less for our money with the bloody metric mailing weight. I would like to know what that is.

**Mr. Fraser:** The only thing I can say, Mr. Darling, is that the lighter you are the cheaper you travel.

**Mr. Darling:** I am well aware of that but that does not answer the question. Maybe Larry could do it.

**The Chairman:** No, Mr. Minister. Please answer the question because it is very, very important. We got shuffled on gas, and we do not want to on postal.

**Mr. Darling:** Right on, Mr. Chairman.

**Mr. Fraser:** I should have resisted that, but I could not. Mr. Sperling will elaborate.

**Mr. Sperling:** The fact of the matter, sir, is that in the conversion to metric a straight, hard conversion of small-letter rates would have resulted in the 17 cents being applied to approximately 28.5 grams.

**Mr. Darling:** What is that in English?

**Mr. Sperling:** The fact of the matter is that for the basic letter rate, had we converted straight ounces to grams, then the 17-cent upper limit would have applied to 28.5 grams. In actual fact, the public was given latitude to 30 grams. In actual fact, the size or the weight of mail they are able to send for 17 cent is somewhat larger than under the former weight system.

**Mr. Darling:** I was afraid it would be less. I think a lot of us would rather continue to ship at the lesser rate and leave it the way it was.

**The Chairman:** Mr. Darling, your last question—unless it is as good as the last one.

**Mr. Darling:** Mr. Postmaster General, you are aware that I have a reasonable interest in commemorative stamps and the all-powerful stamp committee, and I am looking across at two gentlemen of significant importance, I thought, and that includes you, the former Postmaster General, Mr. Blais, the

*[Traduction]*

d'offrir ces services. Toutefois, nous acheminons le courrier de beaucoup de clients importants, de nombreuses banques dont le courrier est prioritaire, et je pense que la Banque de Montréal est actuellement un de nos clients.

Il y a un nombre considérable d'entreprises importantes qui acceptent de recourir à nos services de courrier prioritaire, et je serais personnellement prêt à entrer en communication avec celles qui vous intéressent en particulier.

**M. Darling:** Ce sont là les deux dont je me souvenais. Monsieur le président, je voudrais poser une autre question au ministre.

Le ministère des Postes procède à la conversion au système métrique,—triste expression s'il en est,—de ses normes de poids. Je voudrais bien savoir qui cela avantage. Autrement dit, je suppose qu'on va nous jouer le tour habituel et, pour 17 cents, nous donner droit à un poids inférieur. J'aimerais savoir ce qu'il en est.

**M. Fraser:** Monsieur Darling, disons simplement que les poids plume voyagent pour moins cher.

**M. Darling:** Je le sais parfaitement, mais cela ne répond pas à ma question. Peut-être Larry pourrait-il y répondre.

**Le président:** Non, monsieur le ministre. Veuillez répondre à la question; elle est très importante. Nous nous sommes fait avoir pour le pétrole, nous ne voulons pas nous faire avoir pour la poste.

**M. Darling:** Voilà qui est bien envoyé, monsieur le président.

**M. Fraser:** J'aurais dû résister à cela, mais je ne le pouvais pas. M. Sperling va vous fournir de plus amples détails.

**M. Sperling:** En fait, monsieur, en procédant à un calcul exact, le taux de 17 cents pour les lettres ordinaires devrait s'appliquer à environ 28.5 grammes.

**M. Darling:** Vous voulez être un peu plus clair?

**M. Sperling:** En convertissant exactement les onces en grammes, on obtient le poids de 28.5 grammes qui correspond au maximum permis pour le tarif postal de base, soit 17 cents. En fait, nous avons accordé au public d'expédier des lettres de 30 grammes pour le même tarif. Cela signifie donc que le poids du courrier acheminé pour 17 cents est supérieur à ce qu'il était aux termes de l'ancien système.

**M. Darling:** Je craignais qu'il soit inférieur. Je pense que nous sommes nombreux à préférer perdre cet avantage pour le plaisir de laisser les choses telles qu'elles sont.

**Le président:** Monsieur Darling, ce sera votre dernière question, à moins qu'elle soit aussi bonne que la dernière.

**M. Darling:** Monsieur le ministre des Postes, vous savez que je m'intéresse raisonnablement aux timbres commémoratifs et aux travaux du très puissant comité des timbres. D'autre part, j'ai devant moi trois personnages importants, soit l'ex-ministre des Postes, M. Blais, l'ex-ministre des Postes, M. Lamontagne,



## [Text]

former Postmaster General, Mr. Lamontagne, and you, sir. We have asked on behalf of a significantly large service club, the largest in the world, to have a commemorative stamp. My friend, J.-J., was most sympathetic to it back when he held that portfolio.

**Mr. Blais:** Still am.

**Mr. Darling:** Right on! You said you were in favour of it, and yet you ran into a stone wall.

My friend, Mr. Lamontagne, the very same—he said he would do what he could. Now who the hell is on this Committee are more powerful than three Postmasters General. I am curious, Mr. Postmaster General, that something can be done because that date, March 12, 1980, is coming up very fast, the sixtieth anniversary of the Lions Club being international by coming into Canada.

**The Chairman:** Mr. Postmaster General, I will not extend to you the protection of the Chair at this point.

**Mr. Fraser:** I am very aware of your representations. I think you could very properly indicate to that particular club that your representations have been forcefully made and that you have not yet had a no.

**The Chairman:** I am glad to hear that.

**Mr. Darling:** I have not had a yes, either. I am more interested in a yes. Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Blais:** Mr. Chairman, in defence of Mr. Lamontagne and myself, it was hard for us to have a stamp struck at a time when the sixtieth anniversary had not yet been reached.

**Mr. Darling:** Just a minute! That was for something else. A point of order there. That was for the international convention in Montreal which was just as important, or almost.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister, Mr. Darling. Mr. Deniger.

**M. Deniger:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, j'ai été très intéressé tout à l'heure par les remarques du député de Brampton-Georgetown, parce que mon comté, comme le sien, est un comté en pleine expansion. C'est un comté de banlieue où de nouveaux quartiers, de nouvelles résidences, de nouveaux immeubles, appartements, montent, s'élèvent à tous les jours et posent des problèmes sérieux quant à la levée et à la livraison du courrier.

Monsieur le ministre, au début, dans votre allocution, vous avez dit, et je cite à la page 2:

I note that the decision of the previous government implemented last spring whereby it removed its policy of no growth in letter carrier service to new or expanding communities, is not reflected in these . . . Estimates.

## [Translation]

et vous-même, monsieur. Un club très important, le plus grand club de ce genre au monde, a demandé que soit imprimé un timbre commémoratif. Mon ami, J.-J., était entièrement favorable à cette idée, à l'époque où il détenait ce portefeuille.

**M. Blais:** Je le suis toujours.

**M. Darling:** Bravo! Vous vous êtes prononcé en faveur de cela, ce qui ne vous a pas empêché de faire face à des obstacles insurmontables.

Mon ami, M. Lamontagne, s'est trouvé dans la même situation et avait dit qu'il allait faire ce qu'il pourrait faire. Or, qui diable, au sein de ce comité, pourrait être plus puissant que trois ministres des Postes? Monsieur le ministre des Postes, j'aimerais bien que la date du 12 mars 1980, qui se rapproche au grand galop, soit commémorée par un timbre. Il s'agit du 60<sup>e</sup> anniversaire d'entrée au Canada d'un club international, le Club Lions.

**Le président:** Monsieur le ministre des Postes, le président ne saurait vous accorder sa protection à cet égard.

**M. Fraser:** Je suis parfaitement au courant des instances de ce club. Je pense que vous pourriez dire à ses membres que vous avez présenté vos propres instances avec vigueur et que vous n'avez pas encore reçu de réponse négative.

**Le président:** Je suis heureux de l'apprendre.

**M. Darling:** Je n'ai toutefois pas reçu de réponse affirmative non plus. J'aimerais mieux avoir un oui. Merci, monsieur le président.

**M. Blais:** Monsieur le président, je dirais, à la décharge de M. Lamontagne et de moi-même, qu'il nous était difficile de faire imprimer un timbre alors que le 60<sup>e</sup> anniversaire n'était pas encore survenu.

**M. Darling:** Un instant! Dans votre cas, il s'agissait de quelque chose d'autre. J'invoque le Règlement. Il s'agissait du congrès international qui s'était tenu à Montréal, chose tout aussi importante, ou presque.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre et monsieur Darling. Monsieur Deniger.

**Mr. Deniger:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I was very interested by the observations of the member for Brampton-Georgetown, since my riding is also expanding. It is a suburb riding where new areas, new residences, new apartment buildings are being built every day and are causing serious problems as to mail pickup and delivery.

Mr. Postmaster General, I would like to refer to something you said at the beginning of your statement:

Je tiens à faire remarquer que ce budget ne tient pas compte de la décision du gouvernement précédent, mise en vigueur le printemps dernier, de lever le gel de l'expansion des services de distribution par facteurs dans les agglomérations nouvelles ou en expansion.

[Texte]

[Traduction]

• 2135

Si je lis cela monsieur le ministre, je dois comprendre que vous avez maintenant une politique qui n'est plus celle du zéro de croissance. Plutôt, le député de Brampton-Georgetown vous a posé, du moins c'est ce que j'ai compris par le biais de la traduction, la question suivante: Est-ce que vous, aujourd'hui, avez comme politique, une politique de zéro de croissance, oui ou non?

**Mr. Fraser:** I think, first of all, that I have to answer the honourable member this way. The former government broke with the policy of basic no-growth in response to a very clearly evidenced need for further letter carriers. Now, since then, I have not made any particular decision one way or the other; but what I have to say to honourable members is that I am under tremendous pressure from members such as yourself, sir, and others, who are constantly pointing out to me the areas in which, if the public is to get the service they expect to get, we are going to have to find some kind of flexibility immediately.

**M. Deniger:** Monsieur le ministre, je tiens à vous assurer que si jamais vous aviez à augmenter le nombre des facteurs pour desservir les banlieues, je serais le premier à vous aider. Mais j'ai devant moi un mémo de votre gérant intérimaire au service opérationnel du district ouest, mémo envoyé à tous les maîtres de poste, chefs de cellule, et gérants de secteur, et qui est daté du 16 octobre 1979, et si le président me le permet je vais lire le premier paragraphe.

Important:

Nous venons de recevoir de l'administration centrale les dernières positions de la section levée et livraison du courrier face aux restrictions gouvernementales. Le concept du zéro de croissance est maintenu.

Monsieur le ministre, je sais dans quelle position vous êtes placé. Vous nous dites d'une part que vous êtes favorable à une expansion du service lorsque c'est possible et malheureusement lorsque c'est rendu au niveau du maître de poste, ça ne semble pas être la même politique; on me semble employer au niveau du maître de poste une politique de zéro de croissance. Alors qui est-ce qu'on doit croire?

**Mr. Fraser:** Well, I do not think it is a question of who are we supposed to believe. I think the facts are that except for the additional letter carriers, which I mentioned and which the honourable member has also mentioned, the basic policy has been to hold the line. What I am saying to all honourable members is that I cannot respond to their demands for increased service if I continue to hold the line. And what I am saying to you is that I am acutely aware that the demands for service coming from the public, and through to all of you as members of Parliament, is putting tremendous pressure on me.

Now, it is not a question of, "Who are we to believe?" I could not be more frank. And my own view is that I have got to be given more flexibility than I have at the moment because, unless I am, I cannot respond to service needs in specific areas.

Am I to understand from this, Mr. Minister, that you no longer have a zero growth policy? The Member for Brampton-Georgetown asked you, if I understood the translation, whether you have a zero growth policy. He wanted a yes or no answer.

**M. Fraser:** Tout d'abord, je dois dire que l'ancien gouvernement a rejeté la politique du zéro de croissance parce qu'il y avait eu une augmentation très nette dans la demande de facteurs. Depuis, je n'ai pas pris de décision. Mais je me trouve souvent dans des situations où des députés comme vous, monsieur, me disent que si le public doit avoir le service qu'il mérite, il va falloir être un peu plus souple.

**Mr. Deniger:** Mr. Chairman, I would like to say that I would be the first to support you in any attempt to increase the number of mailmen serving suburban areas. I have before me a memo from your Acting Director of Operational Services for the Western District, which was sent out to all Postmasters, Group Chiefs and Section Heads, and is dated October 16, 1979. With the Chairman's permission, I will read the first paragraph:

Please note:

We have just been notified of Head Office's latest position on mail pick up and delivery in the light of budgetary restrictions. The zero growth concept is maintained.

Mr. Minister, I realize what position you are in. You say that on one hand, you are in favour of expanding service wherever possible. Unfortunately, this policy does not seem to apply at the Postmaster level. It seems that the Postmasters are being asked to respect the zero growth policy. Whom are we to believe?

**M. Fraser:** La question n'est pas de savoir qui croire. Sauf dans des situations où il faut ajouter des facteurs, situations dont nous avons tous les deux parlé, la politique veut qu'on n'augmente pas l'effectif. Mais ce que je dis, moi, c'est qu'on ne peut pas améliorer le service sans augmenter l'effectif. Je ressens très fortement le fait que vous et vos électeurs exigez un meilleur service.

La question n'est donc pas de savoir qui croire. Pour ma part, je ne peux pas être plus franc. Sans crédits budgétaires, je n'arriverai pas à répondre aux besoins.



## [Text]

**M. Deniger:** Monsieur le ministre, encore une fois, soyez assuré de mon appui si vous voulez avoir des effectifs plus nombreux pour servir la population. J'ai dans ma circonscription électorale des villes qui ont une croissance annuelle de 7.5 p. 100. Alors vous vous imaginez les problèmes que cela cause! Est-ce que le ministre pourrait vous dire, quelle est sa politique ou la politique de son ministère quant au rajout? Pour les traducteurs, rajout veut dire en anglais: *fill in*.

**Mr. Fraser:** At the present time, we have just not been able to provide the personnel. I said earlier in direct response to Mr. Skelly about the possibility of raising the postal rate, that that is one of the things I have to look at; because if I cannot get more revenues, I cannot possibly provide that service which you think is necessary and the lack of which reaches me in terms of many, many complaints.

**M. Deniger:** Une dernière question monsieur le président, si vous me permettez.

Monsieur le ministre, ceci dit très respectueusement, voici une situation tout à fait ridicule que je vis quotidiennement. Vous avez une maison à gauche, une maison à droite, et un lot au centre qui était vacant il y a un an encore. Il y a maintenant une maison sur ce lot et elle est habitée. Mais tous les jours, les personnes qui y résident voient le postier aller de la maison à gauche à la maison à droite et passer tout droit devant cette porte et elles doivent aller au bureau de poste chercher leur courrier. Une d'entre elles s'est plainte au postier qui lui a dit: «Si vous voulez avoir le service, vous devez communiquer avec le maître de poste qui, par tour, communiquera avec le gérant du district. Je ne sais pas avec le gérant du district doit communiquer, mais il doit ensuite lui donner la permission de desservir une maison qui est entre deux maisons déjà desservies par un facteur». Je comprends vos restrictions budgétaires, monsieur le ministre, mais je considère que cette situation est tout à fait intolérable, injustifiée et anormale.

• 2140

**Mr. Fraser:** Assuming that the facts are as you expressed them—and I am sure that if the enthusiasm of your remarks is equalled by the accuracy of your remarks then, no doubt, that is the situation—I would invite the honourable member, along with all other honourable members, when they find a situation which they think, as you have said is intolerable, to take half a moment to put it on a piece of paper and hand it to me at question period, and I will take it up. I do not want to sound as if I am in jest, but I am sincere in saying that I want to hear of situations which just seem to be lacking in common sense, because it may well be that people out in the field, feel constrained by certain guidelines. I am prepared to look at those cases.

**Mr. Deniger:** Thank you, Mr. Minister.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister. I have Mr. Jupp followed by Mr. Waddell.

Mr. Jupp.

**Mr. Jupp:** Thank you, Mr. Chairman.

## [Translation]

**Mr. Deniger:** Mr. Minister, I would like to ensure you once again my support in your efforts to increase staff in the interest of better serving the public. In my riding, I have cities which have an annual growth rate of 7.5 per cent. You can imagine the problems this causes. Could the Minister tell us what the Department's policy is with regard to fill-ins?

**M. Fraser:** À l'heure actuelle, nous n'avons pas pu fournir les années-hommes nécessaires. J'ai dit, en réponse à une question posée par M. Skelly, qu'il y aura peut-être une augmentation des tarifs, mais ce n'est que l'une des possibilités. Sans revenu supplémentaire, je serais incapable d'offrir le service qu'on exige et de répondre aux nombreuses plaintes que je reçois.

**Mr. Deniger:** With your permission, Mr. Chairman, I have one last question.

With all due respect, Mr. Minister, every day I am faced with a situation which is ridiculous. You have a house on the left, a house on the right, and a lot between them which was vacant until a year ago. There is a house on that lot now and it is inhabited. But every day the people who live in that house see the postman go directly from the house on the left to the house on the right without ever stopping at their door and they have to get their mail at the post office. One of them complained to the postman and he said: "If you want service you must see the Postmaster who, in turn, will see the district manager. I do not know who the district manager is supposed to see, but he must get some kind of authorization to serve a house located between two houses which are already served by a postman." I understand your budgetary restraints, Mr. Minister, but this situation is quite intolerable, it cannot be normal.

**M. Fraser:** Supposons que les faits sont bien tels que vous les avez décrits—si l'exactitude de vos propos est à la hauteur de votre enthousiasme, ce doit être le cas—je vous invite, et j'invite tous vos collègues, lorsqu'ils ont connaissance d'une situation qui leur semble intolérable, à l'inscrire sur une feuille de papier et à me la donner à la période des questions; je m'en occuperai. Je vous assure que je n'essaie pas de faire de l'humour, je suis tout à fait sincère quand je vous dis que je veux entendre parler de ces situations qui n'ont pas le sens commun, parce que je me demande si certaines directives n'imposent pas des contraintes inutiles. Je tiens à me renseigner sur ces cas.

**M. Deniger:** Merci, monsieur le ministre.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre. Je donne la parole à M. Jupp, suivi de M. Waddell.

Monsieur Jupp.

**M. Jupp:** Merci, monsieur le président.

[Texte]

**The Chairman:** Five minutes, please.

**Mr. Jupp:** I will begin my questions by relating an incident that happened during the last federal election campaign when we were at an all-candidates' meeting when my opponent from the Liberal Party who was a colleague of the former Postmaster General, Mr. Abbott, was asked a question. Actually a student asked each of us, what we were going to do about inflation and Tony Abbott's response was, I think that what we need to do about inflation is turn it over to the Post Office, they will not stop it but they will slow it down. I say that because the Post Office was viewed in my constituency as being such a mess that everybody agreed that it was a mess. It was a great source of frustration to all the constituents, in terms of what might be done about it, because of its unreliable service in the city of Mississauga; it took five days to get a letter from one point to another point. I might say that I can remember in the days before we had aircraft delivering mail in Canada, the Post Office people used to pride themselves—and I say this because both of my parents were in the Post Office and my grandfather was a postmaster—on being able to get a letter from one end of Canada to the other within six days. Today it is very difficult to get a letter from Toronto to Mississauga within six days, so there is the question of unreliable service whether it results from technology or poor labour-management relations.

I suppose what I am looking for in this discussion, more than anything else, is some way out. All I have heard so far really is that we will trust to faith that somehow or other we are going to resolve the postal mess. I would like to see something brighter on the horizon than simply faith. I would like to see some indication of specific positive steps or specific initiatives that are being taken that might see the way clear to improving postal services in Canada.

**Mr. Fraser:** Let me respond as gently as I can.

First of all, you are not going to get the service out of 60,000 Canadians that they are capable of giving while everybody picks and carps and criticizes them. You never will get a team of people, no matter whether it is a rugby team or a regiment, operate well if they are never given a pat on the back and if all the time they receive nothing but criticism. The rank and file of the Post Office have taken too much of it. They have been through an extraordinarily difficult time spread over a number of years.

• 2145

What I am saying is this. The record shows there is improvement. The honourable member probably has more emotional involvement in the Post Office than a good many, given his remarks and his family background. And I understand what the honourable member means when he talks about the pride which the Post Office ought to have, certainly used to have, but which I keep saying the majority of people in the Post Office want to have again.

[Traduction]

**Le président:** Cinq minutes, s'il vous plaît.

**M. Jupp:** Je vais commencer par vous raconter un incident qui s'est produit pendant la dernière campagne électorale fédérale. Nous étions à un meeting où tous les candidats assistaient et quelqu'un posa une question à mon adversaire du parti libéral, un collègue de l'ancien ministre des Postes, M. Abbott; en fait, un étudiant nous demanda à chacun ce que nous avions l'intention de faire pour lutter contre l'inflation, et Tony Abbott répondit: «Je crois que la meilleure solution contre l'inflation, c'est de confier toute l'affaire au ministère des Postes, il ne pourra pas l'arrêter, mais en tout cas, il la ralentira.» Je vous rapporte cette anecdote parce que, dans ma circonscription, à peu près tout le monde était d'accord pour reconnaître que le service postal était un véritable désastre. C'était une source d'irritation pour tout le monde et le service était si irrégulier qu'une lettre mettait cinq jours pour parvenir à destination dans la ville de Mississauga. Je me souviens encore du temps où il n'y avait pas de service postal par avion au Canada, les employés des Postes étaient fiers—et je le dis parce que mon père et ma mère travaillaient aux Postes et mon grand-père était maître de poste—tous étaient fiers de pouvoir expédier une lettre d'un bout à l'autre du Canada en six jours. Aujourd'hui, une lettre a du mal à parcourir la distance qui sépare Toronto de Mississauga en six jours. Il y a lieu de se demander si l'irrégularité du service vient de problèmes technologiques ou bien de mauvaises relations employeur-employés.

Ce que je cherche, en réalité, c'est un moyen d'en sortir. Jusqu'à présent, j'ai l'impression qu'on s'est un peu contenté d'espérer que la Providence nous donnera une solution au désastre postal. J'aimerais voir à l'horizon quelque chose d'un peu plus sûr que la Providence. J'aimerais qu'on prenne des mesures positives, des initiatives précises pour améliorer les services postaux au Canada.

**M. Fraser:** Je vais essayer de vous répondre avec ménagements.

Pour commencer, vous ne pouvez pas espérer que ces 60,000 Canadiens feront preuve de bonne volonté tant que tous les autres continueront à les piquer, à les blâmer et à les critiquer. Vous n'arriverez jamais à obtenir un travail satisfaisant d'une équipe, qu'il s'agisse d'une équipe de rugby ou d'un régiment, si personne ne lui donne jamais une claque d'encouragement dans le dos, si elle n'entend rien d'autres que des critiques. Les simples soldats des postes en ont assez. Depuis plusieurs années, ils traversent une période extraordinairement difficile.

Ce que je veux dire, c'est qu'on note une certaine amélioration. L'honorable député a pour les postes un intérêt tout particulier qu'il a manifesté dans ses observations et qui lui vient de sa famille. Je comprends fort bien ce qu'il veut dire lorsqu'il parle de la fierté des anciens employés des postes et je ne cesse de le répéter, c'est cette fierté que les employés actuels veulent retrouver.



## [Text]

I would invite my Deputy Minister to give some of the figures on next day delivery in some of the cities in Canada. And I think it would be instructive for all honourable members to note that it is in many cases very high, getting higher, and except for some places in the country—Calgary happens to be one place where we have had a great deal of difficulty; and one can go into the reasons for that—there are signs of improvement.

I ask honourable members to remember it is very smart to make jokes about the Post Office; but with an increase in morale in that Post Office, among the people who have to do all the work, you are going to get an increase in efficiency which you cannot necessarily measure but which is undoubtedly going to come about. We know productivity is up. We know we are handling more volume. We know our deficit in total costs has been decreasing. We know in many of the centres of Canada our next day delivery is remarkably high. And I would ask my Deputy Postmaster General to comment on that.

**Mr. Corkery:** Mr. Chairman, I am quoting from sampling statistics on service. We seed the system and basically test all the links over a period of time. What I am quoting from is the last printout I have, which is for the month of October. It covers a four-week period. Looking at the 22 cities across the country, the local service, which means pick-up at the boxes at five o'clock, delivered next day and by using that sampling system, in most of the cities of the 22, with the exception of two, it ranges from 91 to about 99 per cent, which means of that sample size, 91-99 per cent of it has been delivered the next day. If you add another day to it, it moves up to the end of the statistics, the 99-100.

The Minister referred to Calgary. The current reading I have on it is 79 for that period of four weeks, moving up one day late to 96. The other one on the low side as far as our performance is concerned is the main plant in Montreal, which is reading at the 80 level and one day late at 97.

That is a very significant improvement over the last six months. What you are sensing is what was going on in Mississauga six months ago, and there is no question but what the service level at that stage was rough and not nearly as good as we wanted. Those results which are there now are comparable with the rest of the country and generally about the goal level we like to see them at in this stage.

**Mr. Jupp:** Well, let me raise the situation—

**The Chairman:** Your last question.

**Mr. Jupp:** —going on in Mississauga right now. It relates somewhat to the comments Mr. McDermid made.

In the Peel region, we account for about 40 per cent of the growth of the greater Toronto area. What that really means is you have very substantial mushrooming communities. There is

## [Translation]

Je vais demander à mon sous-ministre de vous citer des chiffres sur les villes où le courrier est distribué le lendemain. Vous pourrez constater que dans bien des cas la situation est excellente, qu'elle s'améliore encore, mais à l'exception de quelques villes, dont Calgary où nous nous sommes heurtés à de nombreuses difficultés dont je pourrais vous parler, il y a de très nets signes d'amélioration.

Je vous prie de noter que c'est très joli de faire des plaisanteries au sujet des postes, mais c'est seulement en améliorant le moral des employés des postes, de ceux qui font tout le travail, que vous parviendrez à une meilleure efficacité; cela n'est pas forcément mesurable, mais il est certain que cela va se produire. Nous savons que la productivité a monté. Nous savons que nous réussissons à traiter un plus grand volume de courrier. Nous savons que notre déficit total est en baisse. Nous savons que dans de nombreux centres du Canada la proportion du courrier qui est distribué le lendemain est remarquablement élevée. Maintenant, je vais demander au sous-ministre de compléter.

**M. Corkery:** Monsieur le président, je vais vous citer un échantillonnage de statistiques sur le service postal. Nous faisons des tests disséminés mais au bout d'un certain temps tout le système a été mis à l'épreuve. Je vais vous citer les derniers résultats qui portent sur les quatre semaines d'octobre et sur le service local dans 22 villes du Canada. Il s'agit des lettres qui sont postées avant 17 heures et distribuées le lendemain. D'après ce test, dans ces 22 villes—à l'exception de deux d'entre elles—91 à 99 p. 100 des lettres postées ont été distribuées le lendemain. Si vous attendez un jour de plus, les statistiques passent à 99-100.

Le ministre a parlé de Calgary. D'après les chiffres relatifs à cette période de quatre semaines, 79 p. 100 du courrier est distribué le lendemain et le surlendemain, 96 p. 100 des lettres sont parvenues à leur destination. Autre point faible du système, le principal centre de triage de Montréal où nous en sommes à 80 p. 100 pour le premier jour et 97 p. 100 pour le second jour.

Cela représente une amélioration sensible pour les six derniers mois. Vous nous parlez maintenant de la situation à Mississauga il y a six mois, et je ne conteste pas qu'à l'époque les services étaient très imparfaits, loin de ce que nous souhaitons faire. Les résultats que je vous ai cités sont comparables à ce qui se passe dans le reste du pays et aux objectifs que nous nous étions fixés pour cette période.

**M. Jupp:** Alors, permettez-moi de vous parler de la situation...

**Le président:** C'est votre dernière question.

**M. Jupp:** ... à Mississauga en ce moment. Je reviens aux observations de M. McDermid.

Environ 40 p. 100 de l'expansion de la banlieue de Toronto se fait dans la région de Peel. C'est dire que les communautés champignons ne manquent pas. Je peux vous en citer une, par

## [Texte]

one community, for example, just across the road from my constituency office, which did not even exist on May 22. Today it has about 23,000 people in it. No postal service! And there are many other smaller communities throughout the constituency which are in similar situations.

We understand there are problems in inaugurating postal service. We understand as long as the streets are not paved, as long as the sidewalks are not completed, it is very difficult to set up some kind of a regular, ongoing functional postal service. But what has happened, in the name of some kind of organizational genius, is they have decided at the same time to reduce the hours in which the local Post Office is open. They were open on Saturday mornings and on Thursday nights, so that people could pick up their mail twice a week, because, you see, the rest of the week they close at 5.45. If you are working in Toronto and you get off work at 5 o'clock, there is no way you are ever going to make Mississauga or get to your Post Office by 5.45. They had to depend on getting to the Post Office twice a week. So they cut off having Saturday open, and then they cut off Thursday, so now there is simply no way. There is simply no way, the mail is just piling up in the Post Office, people cannot get it out. They are not nearly as trying to me as they are to Mr. Deniger, but they tell them there—whether it is the Post Office, whether it is the postmaster, or all the people who are working in the postal system, when the people complain—“If you do not like it, phone your MP,” and by God they have been doing it. Every day I phone back to my constituency office and I ask how many have we today, and they are literally coming in in the hundreds. People phone and say, “If we prepare petitions will they move?” and I will say, “The Postmaster General says it takes a pat on the back.” I would suggest that it might take a kick in some other part of the anatomy, but it is going to have to take something to get them to recognize—

• 2150

**The Chairman:** With all due respect, Mr. Jupp, the Minister has your message.

**Mr. Jupp:** That remains to be seen, whether he has or not. I will look forward to that—

**Mr. Fraser:** Mr. Jupp, I am trying to be very nonpartisan tonight. I must say that I am going to speak to Mr. Lamontagne and ask him how this situation could ever have developed. I will now, having heard about it, try to do something about it.

**Some hon. Members:** Hear! Hear!

**The Chairman:** Thank you, Mr. Fraser. Mr. Waddell.

**Mr. Waddell:** Mr. Fraser, I suppose being Postmaster General in the last Liberal government was sort of like being a German general on the Russian front, one did not have much seniority. I wish you a bit more seniority. I congratulate you on your response to my colleague, Mr. Skelly, and your efforts to reduce the backlog of grievances. I think that is very

## [Traduction]

exemple, juste en face de mon bureau de comté, qui n'existait même pas le 22 mai. Aujourd'hui elle compte environ 23,000 habitants: aucun service postal! Il y a beaucoup d'autres petites localités dans ma circonscription qui sont dans la même situation.

Nous savons bien qu'il est difficile de mettre sur pied un service postal. Nous savons que tant que les rues ne sont pas asphaltées, tant que les trottoirs ne sont pas terminés il est très difficile d'assurer un service postal régulier. Mais en réalité, au nom d'un génie de l'organisation tout à fait particulier, on a décidé à la même époque de réduire les heures d'ouverture du bureau de poste local. Le bureau était ouvert le samedi matin et le jeudi soir pour que les gens puissent prendre leur courrier deux fois par semaine... Parce que vous comprenez, le reste de la semaine, le bureau ferme à 17h45. Si vous travaillez à Toronto et que vous finissez à 17 heures, il est absolument impossible d'arriver à Mississauga ou au bureau de poste avant 17h45. Ces gens-là devaient donc prendre leur courrier deux fois par semaine. Aujourd'hui, on a décidé de fermer le bureau le samedi matin et le jeudi soir et c'est devenu un problème d'obtenir son courrier. Le courrier s'accumule au bureau de poste et les gens ne réussissent pas à le récupérer. Je suis loin d'être aussi submergé que M. Deniger, mais quand les gens se plaignent, les employés du bureau de poste, le maître de poste, ou n'importe quel employé des postes leur répondent: «Si cela ne vous plaît pas, téléphonez à votre député», et je vous assure qu'ils ne sont pas gênés pour le faire. Tous les jours j'appelle mon bureau de comté et je demande: «Combien d'appels aujourd'hui?» Et je vous assure que j'en reçois des centaines. Les gens téléphonent et demandent: «Si nous faisons circuler une pétition, est-ce que cela servira à quelque chose?» Et je leur réponds: «Le ministre des Postes prétend qu'il suffirait d'une claque d'encouragement dans le dos». À mon avis, cela prendrait peut-être un coup de pied dans une partie charnue de l'anatomie et en tout cas il va falloir faire quelque chose pour qu'ils comprennent...

**Le président:** Monsieur Jupp, je crois que le ministre a compris le message.

**M. Jupp:** Cela reste à prouver, s'il l'a compris ou non. En tout cas, je continuerai...

**M. Fraser:** Monsieur Jupp, je m'efforce d'être très impartial ce soir. Je vous assure que je vais en parler à M. Lamontagne et lui demander comment cela a pu se produire. Maintenant que je suis au courant, je vais essayer de faire quelque chose.

**Des voix:** Bravo!

**Le président:** Merci, monsieur Fraser. Monsieur Waddell.

**M. Waddell:** Monsieur Fraser, les ministres des Postes de l'ancien gouvernement libéral étaient un peu comme les généraux allemands qu'on envoyait sur le front russe, ils n'avaient jamais beaucoup d'ancienneté. J'espère que vous finirez par avoir un peu plus d'ancienneté. Je vous félicite d'avoir répondu comme vous l'avez fait à mon collègue, M. Skelly, et de ce que



[Text]

positive and an area you should work on. I hope you agree with that.

I thought you might, as a former labour critic in your party, respond to the question Mr. Lamontagne asked you by indicating—you could tell me if you agree with this—that the previous Liberal administration in the Post Office was the worst example of labour relations in the country. Mr. Lamontagne should stop using the Red Menace as an afterthought, an excuse for that bad record of labour relations. Would you not agree with me that it was a pretty sorry record?

**Mr. Fraser:** Mr. Waddell—

**Mr. Waddell:** You just have to answer yes or no.

**Mr. Fraser:** I was called to the bar before you were.

**The Chairman:** Touché.

**Mr. Fraser:** I think what I might point out to honourable members is that Mr. Waddell's analogy of being a German general on the Russian front when referring to the former Postmaster General probably was not as apt as he thought. The former Postmaster General, Mr. Lamontagne, as a pilot in the Royal Canadian Air Force, was shot down over Germany and was sent to Russia to a Russian work camp. So he probably has more intimate knowledge of conditions in Russia than the honourable member who asked the question.

**Mr. Waddell:** I think the Minister knows what I was referring to.

Let me ask him another question in another area. I thought Mr. Deniger was really starting to deal with a bit of reality in some of his questions. I wonder if I could explore that further. Is it a fact that there has been a freeze on job openings for inside postal workers?

**Mr. Fraser:** There has not been a freeze in the sense of allowing jobs to go unfilled that were necessary to be filled. What there has been is a general directive from Treasury Board that the number of person-years Post Office management is allowed to have remain constant, with the exception that I earlier gave which was alluded to, with respect to an increase in letter carriers about a year ago. But in general terms, the honourable member is right, the number of people in the Post Office has not increased in any significant way, certainly for the last two years.

• 2155

**Mr. Waddell:** Well, I am informed that, and correct me if I am wrong, the situation currently in the country is that mail carrier delivery service is also being frozen in the sense of increased personnel and that new areas are opening up. What happens is that since there is no increased delivery, there is an increased demand for mailboxes. Apparently you cannot buy a mailbox in some of the expanding towns like Gander, Newfoundland, for example. So people have to go to general

[Translation]

vous faites pour répondre aux griefs qui se sont accumulés. À mon sens, cela est tout à fait positif et digne d'efforts. J'espère que vous êtes d'accord la-dessus.

Vous avez été critique de votre parti pour les questions de travail et cela devrait vous permettre de répondre à la question posée par M. Lamontagne en me disant si vous êtes d'accord pour reconnaître que l'ancienne administration libérale des Postes était le pire exemple de relations de travail dans le pays. M. Lamontagne devrait arrêter de brandir la menace rouge pour excuser après coup la situation déplorable des relations de travail. Convenez-vous avec moi que c'était un exemple plutôt déplorable?

**M. Fraser:** Monsieur Waddell...

**M. Waddell:** Je vous demande de répondre par oui ou par non.

**M. Fraser:** J'ai été admis au barreau avant vous.

**Le président:** Touché.

**M. Fraser:** Je me permets de faire remarquer aux honorables députés que l'analogie de M. Waddell entre un général allemand sur le front russe et l'ancien ministre des Postes n'était probablement pas aussi judicieuse qu'il le pensait. En effet, l'ancien ministre des Postes, M. Lamontagne, était pilote dans l'Aviation royale du Canada et il a été touché au dessus de l'Allemagne et envoyé en Russie dans un camp de travail russe. Il sait donc probablement mieux que l'honorable député qui a posé la question comment cela allait en Russie à cette époque-là.

**M. Waddell:** Je crois que le ministre a très bien compris ce que je voulais dire.

Je passe à autre chose. J'ai eu l'impression en écoutant certaines questions de M. Deniger qu'il commençait à toucher la réalité du doigt. J'aimerais y revenir. Est-il exact qu'on ait déclaré un gel des postes d'employés du tri?

**M. Fraser:** Il n'y a pas eu de gel parce qu'on a continué à remplir les postes vacants qui étaient nécessaires, mais le Conseil du Trésor a émis une directive générale aux termes de laquelle le nombre de personnes-années employées à l'administration des Postes devait rester constant, à l'exception des postiers dont le nombre a augmenté il y a à peu près un an et dont j'ai parlé tout à l'heure. L'honorable député a raison de dire que le personnel des Postes n'a pas augmenté de façon significative, tout au moins ces deux dernières années.

**M. Waddell:** Vous me reprendrez si je me trompe mais j'ai appris que l'embauche des facteurs était bloquée, en dépit de l'existence de nouveaux secteurs résidentiels. De ce fait, il y a augmentation de la demande de boîtes aux lettres. À Terre-Neuve, à Gander, par exemple, il n'est plus possible d'en trouver une. On doit donc se passer de la livraison à domicile. Il y a en outre le blocage en ce qui concerne ceux qui travaillent dans les bureaux même, ce qui entraîne toute sorte

**[Texte]**

delivery. Then you have this freeze on inside postal workers and you are getting backlogs and trouble. Would you agree with me that because of this freeze—the “Blais freeze” as I might call it because it was started by this gentleman right here in the last government—we are facing the most serious problem in the Post Office today and it is going to lead to some chaos shortly, over Christmas?

**Mr. Fraser:** Well, I am not treating the honourable member's question in a supercilious way. It is extraordinarily difficult when the stricture on the Postmaster General and on the management of the Post Office is to not significantly increase your person-years to meet all the demands of service, whether they be inside or outside the Post Office. But I do not believe that in itself has been the major cause of the strife between management and labour in the Post Office.

It probably is not advantageous to speculate, except to say that the problem goes back a long time. I think the only response I can give to the honourable member who I know is asking this question sincerely is that, as I said earlier, I am in a difficult position; I know what the demands for service are, and I am facing the difficulties of finding the money and the person-years to meet those demands.

In terms of labour relations, we are trying as hard as we can. As I said in the House of Commons a few weeks ago, I do not think we have reached perfection by any means yet, but we are very conscious of what the past has been. We are trying very hard not to repeat it but in fact to improve the relationship between management and the rank and file workers in the Post Office.

I can only say this to the honourable member, that while he has certainly correctly stated a problem in the sense that when relations between management and the workers in any operation are less than they ought to be, and at times bad, efficiency goes down, morale goes down, productivity goes down. I think that can be accepted. We are trying to turn that around. As far as I am concerned, I will agree with the honourable member in this, that if we cannot turn it around, all the gimmickry, mechanization, systems, and frankly all the money that Parliament can throw at the Post Office will not give us the service we need.

**Mr. Waddell:** Fine. I just have one final question.

**The Chairman:** Well, it will depend. You are now into eight or nine minutes and we had generally agreed that we would try to keep it around five. I still have eight or nine members, Mr. Waddell, who would like to question. However, a very brief one.

**Mr. Waddell:** Well, yes, it is a brief one. Just let me say—

**Mr. Fraser:** Just a minute. I am just saying, Mr. Chairman, that if the Committee agrees I would be quite prepared to take another question. I know that the honourable member is serious in his questions.

**The Chairman:** And so are the other honourable members, Mr. Minister, who want to question the Minister—

**[Traduction]**

d'arriérés et de problèmes. Ne pensez-vous pas que, du fait de ce « blocage Blais », si vous me permettez l'expression, initiative de notre distingué collègue d'en face quand il était membre du dernier gouvernement, nous allons devoir faire face au plus grave problème que les Postes aient connu et que la situation risque d'être assez chaotique aux environs de Noël?

**M. Fraser:** Ne croyez pas que je prenne la question du député de haut. Du fait des mesures d'autorité dont les Postes font l'objet, il est extrêmement difficile d'accroître le nombre des années-personnes de façon significative pour pouvoir répondre à toutes les demandes de service, qu'elles concernent la distribution du courrier ou bien les services fournis au bureau de poste. Je ne pense cependant pas que cela ait été une importante cause des conflits patronaux-syndicaux au ministère des Postes.

À quoi bon se lancer dans des conjectures, il suffit de dire que le problème remonte loin. Je sais que le député est sincère et, tout ce que je peux lui répondre, c'est que je me trouve dans une position délicate; je sais quelles sont les demandes de service et j'éprouve des difficultés à trouver les fonds et les années-personnes nécessaires pour satisfaire ces demandes.

Dans le domaine des relations de travail, nous déployons tous les efforts possibles. Comme je l'ai dit aux Communes il y a quelques semaines, nous sommes certes loin de la perfection mais nous savons fort bien quelle était la situation dans le passé. Nous veillons à ce qu'elle ne se reproduise pas et nous nous efforçons d'améliorer les relations entre la direction et les postiers.

L'honorable député a fort bien fait remarquer que si les relations entre la direction et les travailleurs ne sont pas telles qu'elles devraient l'être, voire quand elles sont mauvaises, l'efficacité, le moral et la productivité sont à la baisse. Ce n'est pas là un secret. Nous nous efforçons de renverser la situation. Je puis en outre dire à l'honorable député que, si nos efforts sont vains, tous les trucs, mécanismes et systèmes que le Parlement aura pu mettre au point à l'intention des Postes et d'ailleurs tous les fonds qu'il aura pu investir dans ce secteur ne seront que peine perdue.

**M. Waddell:** Très bien. Une dernière question.

**Le président:** Attendez quelques instants. Vous avez eu huit ou neuf minutes et nous nous étions mis d'accord pour qu'on se limite à cinq minutes. Il me reste encore huit ou neuf membres sur ma liste. Quoi qu'il en soit, soyez bref.

**M. Waddell:** Oui. Permettez-moi de dire . . .

**M. Fraser:** Un instant. Si le comité est d'accord, je veux bien répondre à une autre question. Je connais la sincérité du député.

**Le président:** Monsieur le ministre, soyez assuré que les autres députés sont également . . .



[Text]

**Mr. Waddell:** The Minister knows I respect his gutsy attitude to many things. But I would remind him that he is in government now, he is in the inner Cabinet, and all he has to do is convince his colleagues to hire some more people to deal with the problem I was talking about.

My question is this and it is a short one,—

**Mr. Fraser:** I notice two ex-Postmasters General are shaking their heads.

**Mr. Waddell:** Well, they obviously did not agree.

• 2200

**The Chairman:** I wonder if we could have your question.

**Mr. Waddell:** The question is this, Mr. Fraser. Are you prepared to allow the RCMP to open your mail and my mail and other people's mail?

**Mr. Fraser:** I think I stated that my responsibility as the Postmaster General is to make it quite clear that I am opposed in principle to the opening of first class mail, and that I would have to be persuaded that there was some very intense national need before I would move from that position.

**Mr. Waddell:** And that is government policy?

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister. Thank you, Mr. Waddell. I am sorry, I understand the importance, but do not look frustrated, sir. I will put you down for the second round at 11 o'clock.

I have Mr. Turner, Mr. Nylander, Mr. McLean, Mr. Jelinek, Mr. Hopkins, Mr. Baker, Mr. Comtois. You will understand—

**Mr. Waddell:** I understand.

**The Chairman:** —my concern and I hope that you will appreciate and express some concern in your actions. You have now had 11 minutes. Express some respect for your other members. We are in this chamber so that we are not pushed out or pushed around by other committees. It is the practice in this Committee, to which we welcome your presence, particularly on postal estimates, to try to accommodate all the members who are here, and we do have second rounds and we do allow supplementaries.

The question that you posed as your final one is a very important one, and perhaps should be posed. Perhaps one of your colleagues around the table might pose it. But for the time being, to attempt to accommodate as many of the members as possible without being here unduly long, I call on Mr. Turner.

**Mr. Turner:** Mr. Chairman, Mr. Minister, I have made this statement before many times.

The Post Office problems began when the mail was taken off the passenger trains. Much of the mail did not go into the various terminals or stations to be resorted and it was sorted

[Translation]

**Mr. Waddell:** Le ministre est un homme qui a du nerf, et je l'en respecte, mais je tiens à lui rappeler qu'il est maintenant membre du gouvernement, ainsi d'ailleurs que du Cabinet restreint, et il lui suffit donc de convaincre ses collègues d'embaucher du personnel pour que l'on puisse résoudre le problème dont je parlais.

Ma question est la suivante et elle sera brève . . .

**Mr. Fraser:** Je vois deux anciens ministres des Postes faire signe de la tête que non.

**Mr. Waddell:** Ils ne seront bien entendu pas d'accord.

**Le président:** Voulez-vous bien poser votre question.

**Mr. Waddell:** Êtes-vous disposé à autoriser la Gendarmerie royale du Canada à ouvrir le courrier?

**Mr. Fraser:** En tant que ministre des Postes, je suis contre le principe de l'ouverture du courrier de première classe et, pour changer d'avis, il faudrait que l'on me persuade qu'il y va de l'intérêt de la nation.

**Mr. Waddell:** S'agit-il là d'une politique du gouvernement?

**Le président:** Merci, monsieur le ministre. Merci, monsieur Waddell. Je suis désolé, je comprends l'importance . . . Je vous en prie, n'ayez pas l'air si déçu. Je vous inscrirai pour le deuxième tour, à 11h00.

Sont inscrits sur ma liste MM. Turner, Nylander, McLean, Jelinek, Hopkins, Baker, Comtois. Vous comprenez donc . . .

**Mr. Waddell:** Je comprends.

**Le président:** . . . que je doive prendre certaines mesures et vous comprendrez certainement qu'il me faut aussi donner la parole aux autres membres du Comité. Vous avez eu 11 minutes. Si nous nous sommes réunis dans cette salle, c'est pour pouvoir disposer de tout le temps nécessaire. Nous avons coutume, dans ce Comité, où nous sommes heureux de vous accueillir, notamment à propos du budget des Postes, de donner la parole à tous les membres présents, les membres peuvent également intervenir dans le cadre du deuxième tour et ils peuvent poser des questions supplémentaires.

Votre dernière question est certes très importante et peut-être devrait-elle être posée. L'un de vos collègues pourra s'en charger. Pour l'heure, je m'efforce de donner la parole au plus grand nombre de députés possible. Monsieur Turner, c'est à vous.

**Mr. Turner:** Monsieur le président, monsieur le ministre, permettez-moi de refaire une déclaration que j'ai déjà prononcée à maintes reprises.

C'est à partir du moment où le courrier n'a plus été transporté par les trains de voyageurs que des problèmes ont commencé à se poser aux Postes. Auparavant, le courrier était

[Texte]

along the way by very efficient mail clerks. Valuable time was saved and the Post Office provided an excellent service and you could not beat it in this country.

**An hon. Member:** Hear! Hear!

**Mr. Turner:** Now, you talk about revenue. How can the Post Office obtain more revenue when the service has not been 100 per cent during the past few months, and I can give you a few examples.

There were 750 letters mailed out of Ottawa with 17-cent stamps on August 28 for a meeting held on September 20. Many were not delivered; many were delivered after September 20. In London, Ontario, on August 16, 113 letters were mailed out about a meeting on October 13. Many did not receive a letter and some of them were delivered after the meeting. Why does it take a letter seven days to go from London to Ottawa, Ottawa to London, six days for a parcel to go London, Ontario three and a half miles, and five days for a letter to go to the Postmaster General in Ottawa three miles? I just do not buy your argument, sir.

You talked about grievances. Over what period were the 60,000 grievances allowed to build up? And I am not being political here.

**Mr. Fraser:** I am sorry, I cannot give you the exact dates that the 60,000 grievances built up. Perhaps I can get some assistance here. I know they are down significantly.

**Mr. Turner:** You can supply them to me later.

**Mr. Fraser:** I can provide you with that later. Can anyone help me here? Pardon?

**The Chairman:** I wonder, Mr. Corkery, if you might repeat that.

**Mr. Corkery:** Basically, most of the grievances that are in the cluster that we referred to as in the 60,000 relate to the contract that we are currently working with. It was basically a contract that was settled by a judge and prepared by him that neither party understood and had really not negotiated. Those grievances grew out of that, probably over about a two-year time span.

The other part of my point, sir, was that many of those grievances were Xeroxed, they were multiples of the same kind of thing which was part of the process being used in grievances.

• 2205

**Mr. Turner:** How did you manage to cut grievances to 22,000 from 60,000? How much of the management rights did you give away when you were making this big cut?

[Traduction]

trié en cours de route, par des gens fort efficaces, et il n'était pas nécessaire d'attendre qu'il soit acheminé aux divers terminus ou aux diverses gares. Cette méthode permettait de gagner beaucoup de temps et les Postes fournissaient un service sans rival possible dans le pays.

**Une voix:** Bravo!

**M. Turner:** Parlons maintenant des recettes. Comment les Postes peuvent-elles accroître leurs recettes vu que les services n'ont pas été fournis à 100 p. 100 ces derniers mois et je pourrais vous donner quelques exemples.

Le 28 août, 750 lettres timbrées à 17c. ont été postées à Ottawa; leur contenu avait trait à une réunion qui devait se tenir le 20 septembre. Beaucoup de ces lettres n'ont pas été distribuées; beaucoup ont été distribuées après le 20 septembre. Le 16 août, à London, en Ontario, 113 lettres ont été postées; leur contenu concernait une réunion qui devait se tenir le 13 octobre. Beaucoup de ces lettres n'ont pas été distribuées; beaucoup d'autres ont été distribuées après la réunion. Pourquoi faut-il sept jours pour qu'une lettre soit acheminée de London à Ottawa et d'Ottawa à London, six jours pour qu'un colis parcoure trois milles et demi à London, en Ontario et cinq jours pour qu'une lettre adressée au ministre des Postes à Ottawa parcoure une distance de trois milles? Ne pensez pas que je vais accepter vos explications.

Vous avez parlé de griefs. Sur quelle période ces 60,000 griefs se sont-ils accumulés? Et sachez que je ne cherche pas à engager un débat à caractère politique.

**M. Fraser:** Je suis désolé, je ne puis vous donner de date exacte à propos de ces 60,000 griefs. Peut-être quelqu'un pourra-t-il me venir en aide. Je sais que le nombre en a considérablement baissé.

**M. Turner:** Vous pourrez me fournir ces précisions plus tard.

**M. Fraser:** C'est cela. Quelqu'un peut-il me venir en aide? Je vous prie de m'excuser?

**Le président:** Pourriez-vous répéter, monsieur Corkery?

**M. Corkery:** La plupart de ces griefs concernent le contrat sur lequel nous nous penchons à l'heure actuelle. C'est un juge qui avait préparé ce contrat et aucune des deux parties ne le comprenait et elles n'avaient d'ailleurs pas véritablement participé à des négociations. Ces griefs ont été déposés sur une période d'environ deux ans.

D'autre part, bon nombre d'entre eux étaient identiques, on en avait photocopié un exemplaire.

**M. Turner:** Comment êtes-vous passé de 60,000 à 22,000? Quels sont les droits que la direction a concédé pour procéder à une telle réduction?



[Text]

**Mr. Corkery:** I do not think, sir, that in the settlement of those grievances we gave away any management rights if that is the question you are asking. I think we tried to judge them. A lot of them were frivolous. Buried in them were some good, valid grievances that we had to respond to and had to state yes, management was wrong, and correct them. That we did and we have gone through them. So there were a number of grievances that have been settled on the basis of funds or whatever was necessary in terms of the contract. A lot of them have been denied on the basis that they are frivolous or that they just, in our interpretation of the contract, do not make sense.

**Mr. Turner:** Usually in a union when they have grievances they build up. And if you do not handle them as a management that is what causes the problems. You cannot tell me that 60,000 grievances over two years—and nobody did a thing about it. Then you wonder why you have strikes in the Post Office. You must have a management that people can sit down and solve these grievances within 15 days, no longer than 30, to wipe all this stuff away. Then you will have no problems when you talk money and benefits at contract time.

**Mr. Fraser:** Let me respond to the honourable member Mr. Turner, I am extremely concerned at the number of grievances that were filed. I am extremely concerned at the number of grievances that are still there and have not yet been resolved. I think you may have heard that we have been meeting with the union in question. I have met with the principal union representative in charge of grievances. We are trying to find a way through them and we are trying to find a way to get them cut down. We are also looking at means by which that kind of massive number of grievances will not be necessary to ever come at us again.

**Mr. Turner:** Does the management in the various terminals, do they have the power to settle these grievances, or do you just allow them to go up the ladder?

**Mr. Fraser:** The grievances can be settled at the first level. Many of the grievances have gone through the entire system. I am looking at that very carefully.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Turner. I am sorry, it is about 6 or 7 minutes. I would just draw to the attention of members that we still have a quorum and I think it might be important that we consider calling these votes so those gentlemen who are still here might remain. I would ask to move now to Mr. Nylander, then to Mr. Comtois.

**Mr. Nylander:** Thank you, Mr. Chairman. First of all I would like to commend you, Mr. Fraser, for the fine job you are doing in setting up a good *rapport* with the management, labour and the government and I think that is a good step in the right direction. I have a remote community with the next day delivery of zero per cent. Uranium City, Saskatchewan, has 3,300 people and the mail is hauled in by Norcanair. My constituents there advise me that mail has sat in La Ronge or Prince Albert, Saskatchewan, for up to three weeks.

[Translation]

**M. Corkery:** Je ne pense pas que le règlement de ces griefs ait entraîné la concession de certains droits. Nous avons essayé de les juger; certains d'entre eux étaient dénués de fondement. Dans certains cas, il y a des motifs valables, la direction a reconnu ses torts et elle a pris les mesures correctives nécessaires. Un certain nombre de griefs ont donc été réglés conformément aux termes du contrat. Beaucoup d'entre eux ont été rejetés parce qu'ils étaient sans fondement ou parce qu'ils n'étaient pas motivés, selon notre interprétation du contrat.

**M. Turner:** Par conséquent, 60,000 griefs se sont accumulés sur une période de deux ans et personne n'a rien fait. Comment alors s'étonner qu'il y ait des grèves aux Postes? Vous devriez pouvoir régler tous ces griefs en 15 jours, 30 tout au plus. Ainsi, vous n'aurez pas de problèmes quand il sera question d'augmentations salariales et d'avantages sociaux lors du renouvellement des conventions collectives.

**M. Fraser:** Monsieur Turner, le nombre des griefs déposés ainsi que celui de ceux qui n'ont pas encore été réglés me préoccupent considérablement. Vous savez peut-être que nous avons rencontré le syndicat concerné. J'ai rencontré le principal représentant syndical chargé des griefs. Nous essayons de trouver un moyen pour en réduire le nombre. Nous essayons également de trouver un moyen pour que la chose ne se reproduise plus jamais.

**M. Turner:** La direction des divers terminaux est-elle habilitée à régler ces griefs ou bien les laissez-vous s'accumuler?

**M. Fraser:** Ces griefs peuvent être réglés au premier niveau. Bon nombre d'entre eux ne sont pas passés par toutes les étapes. J'étudie la situation très attentivement.

**Le président:** Merci, monsieur Turner. Je suis désolé, vous avez eu six ou sept minutes. J'aimerais faire remarquer aux membres du comité que nous avons toujours le quorum et peut-être conviendrait-il de mettre ces crédits en délibération. Je donne maintenant la parole à M. Nylander et puis ce sera M. Comtois.

**M. Nylander:** Merci, monsieur le président. Tout d'abord, monsieur Fraser, je tiens à vous féliciter de faire régner de bonnes relations entre le patronat, les syndicats et le gouvernement et je pense qu'il s'agit là d'un pas dans la bonne direction. Il y a dans ma circonscription une agglomération éloignée où il n'est pas question que le courrier soit distribué le lendemain du jour où il a été posté. Uranium City, dans la Saskatchewan, compte 3,300 âmes et c'est Norcanair qui y apporte le courrier. Mes électeurs m'ont fait savoir que, parfois, le courrier reste jusqu'à 3 semaines à La Ronge ou à Prince Albert, dans la Saskatchewan.

[Texte]

I would like to ask the Postmaster General to have this investigated and get an explanation from Norcanair. Norcanair is the contracted carrier. I would also like to ask that if the explanation is not satisfactory we consider rerouting the Uranium City mail through Edmonton and use PWA as an alternate carrier.

**Mr. Fraser:** I can say to the honourable member that I accept his representations. Perhaps he could bring me some particulars tomorrow and we will look into it immediately.

**Mr. Nylander:** Good. Also, Mr. Fraser, I notice that everyone is jumping to the defence of the Post Office here but nobody is jumping to the defence of the private couriers who also feed a lot of families in this country. I would like to know how many private couriers and messenger services are in Canada and operating, how many man-years they provide. Do you honestly feel that they are trying to provide a national service or alternate service? How do you justify the government running those independent couriers out of business? How much would it cost to mail an envelope without government's financial involvement?

• 2210

**Mr. Fraser:** I do not think I can answer all those questions. I do not really think the government is running them out of business. I think many of them have provided and are providing a valuable service. What I am saying in defence of the Post Office is that the Post Office is a Canadian institution. You cannot just take the cream and let the rest go. I am convinced that the Post Office can increase its efficiency of service but, in order to do this, it has to be accepted as the policy of government that the Post Office is the principal carrier of communications in this country and that the Post Office has to have, in order to carry out its legitimate functions, its support, financial or otherwise; without that, the Post Office cannot do it.

The private courier system has a place; there is no question about that, but if the Post Office was to collapse tomorrow, there is no way in the world that, in my view, the private couriers would be able to give the service to the vast parts of this country that need it because there are whole areas of the service that the Post Office has to deliver, has to meet, that are not profitable in themselves. As a consequence, the Post Office has to make its revenues from those areas in which you have high volumes, where, to the degree that we are allowed to, we can compete and, to the degree that we are allowed to, we can make marketing and hard commercial decisions as to how we will give effective service on a volume basis at the best prices we can get.

In terms of some of the particular things the honourable member mentioned, I would invite him again to bring those to my attention and we will act on them.

**The Chairman:** One last question, Mr. Nylander.

**Mr. Fraser:** I might add, Mr. Chairman, if I can, that I am distressed to hear about the problem in Uranium City. I

[Traduction]

Je voudrais bien que le ministre des Postes étudie la situation et qu'il obtienne des explications de Norcanair. Norcanair est le transporteur qui a reçu le contrat. Si les explications ne sont pas satisfaisantes, je voudrais que l'on prenne les mesures nécessaires pour que le courrier d'Uranium City passe par Edmonton et que l'on fasse appel à PWA.

**M. Fraser:** Tout d'abord, que le député sache que je tiendrai compte de sa démarche. Peut-être pourra-t-il me donner toutes les précisions nécessaires demain et nous prendrons immédiatement les mesures qui s'imposent.

**M. Nylander:** Très bien. Je vois que tout le monde accourt à la défense des Postes mais que personne ne fait de même à l'égard des sociétés privées de distribution, lesquelles desservent un grand nombre de ménages canadiens. Je voudrais bien savoir quel en est le nombre et quel est le nombre des années-personnes qu'elles représentent. Pensez-vous véritablement qu'elles s'efforcent de fournir des services à l'échelon national, des services de substitution? Comment pouvez-vous justifier le fait que le gouvernement est en train de ruiner les courriers indépendants? Combien cela coûterait-il pour livrer une lettre si le service postal n'était pas assuré par le gouvernement?

**M. Fraser:** Je ne pense pas pouvoir répondre à toutes ces questions. Je ne crois pas que le gouvernement est en train de ruiner les courriers indépendants. Beaucoup d'entre eux offrent un service très utile, mais je dois dire, pour défendre le bureau de poste, que le service postal est une institution canadienne. On ne peut pas prendre ce qui marche bien et abandonner le reste. Je suis convaincu que le bureau de poste peut améliorer le service, mais il faut d'abord que le gouvernement garantisse l'exclusivité de sa juridiction en matière de service postal et qu'il lui donne les moyens financiers et autres d'assumer ses responsabilités. Autrement, le bureau de poste ne pourra améliorer le service.

Il ne fait aucun doute que les courriers indépendants ont leur place, mais si le bureau de poste devait s'effondrer demain, ceux-ci ne pourraient jamais assurer le service dans les régions où cela ne serait pas rentable, comme le fait le bureau de poste. Pour réaliser un profit, le bureau de poste doit se concentrer sur des régions où le volume de courrier est plus élevé. C'est dans ces régions-là qu'il peut, si le gouvernement le lui permet, faire concurrence et prendre des décisions qui permettent d'assurer le service le plus efficace possible au meilleur prix qu'il peut obtenir.

Quant aux situations particulières citées par le député, je l'invite à les porter à mon attention et nous prendrons les mesures nécessaires.

**Le président:** Une dernière question, monsieur Nylander.

**M. Fraser:** Je dois ajouter, monsieur le président, que je suis désolé d'entendre parler du problème à Uranium City. Je crois



[Text]

suggest that we can resolve that. I doubt if a private courier would.

**Mr. Nylander:** All right, thank you, Mr. Postmaster General. Can you tell me if the Post Office still uses its courier service?

**Mr. Corkery:** Would you clarify that question? I am not sure I understand what you mean.

**Mr. McDermid:** The Post Office was rumoured to have—if I can bootleg in on this—a courier service to ensure delivery of their particular correspondence between head offices.

**Mr. Corkery:** We use the priority post and we are very proud of it. I highly recommend it.

**Mr. Nylander:** Thank you.

**Le président:** Monsieur Comtois.

**M. Comtois:** Merci monsieur le président.

Monsieur le ministre, mes propos seront assez brefs. J'aimerais savoir, étant donné que les crédits qui sont recommandés par le gouvernement sont les mêmes que ceux qui ont été présentés par l'ancien gouvernement, si les projets concernant les postes qui étaient compris dans ces mêmes crédits et qui étaient prévus pour l'année courante vont se réaliser, ou si des coupures ont été faites dans ces dépenses de construction en particulier. Il y a deux endroits qui m'intéressent où des bureaux de poste étaient prévus: un dans la municipalité de La Plaine, dans le comté de Terrebonne, et un autre dans la ville de Mascouche.

Ces dépenses-là, monsieur le ministre, étaient prévues aux prévisions budgétaires du ministère des Postes.

**Mr. Fraser:** I am going to ask my deputy minister to deal with that but I would suspect that the actual building costs are in the Department of Public Works' Estimates. I wonder if Mr. Corkery could enlarge on that.

• 2215

**Mr. Corkery:** That is quite correct. The dollars allowed for building, and it is a block of dollars, basically is allowed for in the Department of Public Works estimates.

**Mr. Comtois:** And nothing was changed?

**Mr. Corkery:** In terms of the dollars, sir, I do not know what their final figures look like, so I really cannot answer the question. It will be in their estimates. We work within a block of numbers and then try to put priorities as needed, as they come along, and it changes all the time.

**M. Comtois:** Monsieur le ministre, une autre question. Moi, comme d'autres collègues qui ont parlé ce soir, je connais les problèmes reliés à un développement très rapide dans mon comté. J'ai une ville qui se développe à un taux de croissance de 15 ou 20 p. 100 par année, et qui a une population de 22,000 personnes. Mais elle n'a pas de service de facteurs et n'a même pas de bureau de poste.

[Translation]

qu'on pourra le résoudre, mais je doute qu'un courrier indépendant soit en mesure de le faire.

**M. Nylander:** Monsieur le Ministre, je vous remercie. Pouvez-vous me dire si le bureau de poste emploie toujours son service de courrier?

**M. Corkery:** Je n'ai pas compris la question. Voulez-vous préciser?

**M. McDermid:** On dit que le bureau de poste emploie un courrier pour assurer la livraison de sa correspondance entre les bureaux principaux.

**M. Corkery:** Nous envoyons notre correspondance par la poste priorité et nous en sommes très fiers. Je vous recommande ce service.

**M. Nylander:** Merci.

**The Chairman:** Mr. Comtois.

**Mr. Comtois:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I will be brief. Since the estimates we have before us are identical to the ones tabled by the former government, I would like to know whether projects provided for in these estimates, which were to be undertaken this year, will be carried out, and whether there have been cutbacks in construction expenditures. I am particularly interested in two areas where post offices were to be built: the municipality of La Plaine, in the County of Terrebonne, and in the town of Mascouche.

These expenditures were provided for in the Post Office's estimates.

**M. Fraser:** Je vais demander à mon sous-ministre de répondre à la question, mais je soupçonne que les dépenses de construction sont imputées au budget du ministère des Travaux publics. M. Corkery pourra sans doute en dire plus.

**M. Corkery:** C'est exact. Les dépenses de construction, et il s'agit d'un montant global, sont imputées au budget du ministère des Travaux publics.

**M. Comtois:** Et rien n'a changé?

**M. Corkery:** Comme je n'ai pas vu les chiffres définitifs, je ne peux pas répondre. Le montant figurera dans le budget des Travaux publics. On nous accorde un montant global et nous établissons nos priorités à mesure; cela change tout le temps.

**Mr. Comtois:** Mr. Minister, I have another question. Like some of my colleagues who have spoken this evening, I am having problems in my riding with rapid development. I have one town with a growth rate of 15 or 20 per cent per year and a population of 22,000. It has no mail delivery and does not even have a post office.

**[Texte]**

Une autre ville voisine, qui a une population de 15,000 personnes, n'a pas de bureau de poste et n'a pas de facteurs alors que, juste à côté, une petite ville qui n'a qu'une population de 10,000 personnes a un magnifique bureau de poste, le service de facteurs et le courrier livré à domicile. C'est très difficile pour nous d'expliquer pourquoi ces villes beaucoup plus importantes n'ont aucun service postal normal, sauf dans des maisons privées. Il s'agit de choses absolument inacceptables. J'aimerais vous demander si vous avez l'intention, après ce que j'ai entendu ce soir, d'agir dans ce sens-là prochainement?

**Mr. Fraser:** I would invite the honourable member to bring to me the particulars of the case he has referred to and we will take a look at it to see what can be done.

**M. Comtois:** Une dernière question, monsieur le président.

Est-ce que le ministre pourrait me dire quel montant d'argent serait nécessaire pour donner les services postaux normaux à tous les gens qui seraient en droit de le recevoir selon les règlements actuellement en vigueur. Est-ce que vous pouvez nous dire le montant global qui serait requis pour donner le service à ceux qui, d'après les règlements, comme je vous l'ai dit, devraient le recevoir présentement?

**Mr. Fraser:** I cannot give you that figure right now because the fact of the matter is that there are a number of areas in the country, including your own, where we have not been able to expand what would be considered to be conventional service in an older community. I cannot put a dollar figure on it, but I frankly would be intrigued to know the answer; and I will ask my officials to see if they can come up with an estimate and we will deliver that estimate to you.

**M. Comtois:** Je vous pose la question, monsieur le ministre, et je termine là-dessus. Vous avez des revenus d'environ 1,320 millions de dollars. Si on prend une augmentation des tarifs de, je suppose 30 p. 100, par laquelle un timbre de 17 sous passerait à 22 sous, cela vous donnerait un revenu additionnel de 400 millions de dollars.

Moi, j'ai toujours eu comme principe qu'un bon service n'est jamais trop cher. La preuve, c'est que les courriers privés font des affaires d'or en chargeant beaucoup plus cher que le ministère des Postes. Par contre, ces gens-là donnent un service rapide, efficace et bien fait. Je me demande pourquoi, du côté du ministère des Postes, on n'agit pas de la même façon. Qu'on augmente les tarifs une fois pour toutes, que ce soit de 5 sous ou de 6 sous du timbre, mais qu'on donne un service que les gens trouveront acceptable. Dans mon comté, actuellement, comme les autres, je reçois des centaines de plaintes par mois. Je suis certain que je n'aurais pas une seule plainte, même si le timbre coûtait 25 sous, si le service était parfait.

**Mr. Fraser:** I have to agree with you: they probably would not complain at an increase in cost if the service was perfect. I doubt if, when you are handling over six billion pieces of mail a year, that service will be absolutely perfect.

**Mr. Comtois:** Let us say, almost perfect.

**[Traduction]**

A neighbouring city with a population of 15,000 has no post office and no delivery, while just beside it, a small town with a population of 10,000 has a magnificent post office and home delivery service. It is very hard for us to explain to the larger cities why they have no normal postal service, except through private couriers. This is absolutely unacceptable. I would like to know whether you intend to do something about this in the near future.

**M. Fraser:** J'invite le député à me fournir les détails de la situation et nous étudierons les possibilités.

**Mr. Comtois:** One last question, Mr. Chairman.

Could the minister tell me what amount would be necessary to provide normal postal service to people who should be receiving it under current regulation? Could he tell me how much would be needed to provide service to those who should be receiving it under the regulations?

**M. Fraser:** Je ne peux pas vous citer un chiffre, car il y a de nombreuses régions, y compris la vôtre, où nous n'avons pas réussi à offrir ce qui serait considéré comme un service normal dans une ville plus ancienne. Je ne peux pas vous citer de chiffres, mais je voudrais bien savoir la réponse. Je vais demander à mes fonctionnaires de faire le calcul et je vous en transmettrai les résultats.

**Mr. Comtois:** I have one last question for you, Mr. Minister. Your revenues amount to approximately \$1.320 million. If we assume a rate increase of 30 per cent, which would mean a 17 cent stamp would cost 22 cents, the additional revenue would amount to \$400 million.

I have always felt that good service is never too costly. The proof is that private couriers are making a fortune by charging far more than the Post Office. On the other hand, these people provide rapid and efficient service. I am wondering why the Post Office does not do the same thing. Raise the rates once and for all, by five or six cents a stamp, but provide a service that people would find acceptable. In my riding, I get hundreds of complaints every month. I am sure that even if the stamp cost 25 cents, I would not be getting a single complaint if the service was perfect.

**M. Fraser:** Je suis entièrement d'accord: les gens ne se plaignent pas d'une augmentation du tarif si le service était parfait. Mais étant donné qu'on traite plus de 6 milliards de pièces par an, je doute que le service puisse être parfait.

**M. Comtois:** Disons, presque parfait.



[Text]

**Mr. Fraser:** Almost perfect? I would be content with "almost perfect".

**Mr. McDermid:** We all would.

**Mr. Comtois:** Mr. Minister, if you do that, we will support you.

**The Chairman:** That is an "almost perfect" answer. And "almost perfect" support.

I have Mr. McLean. Then I wonder, gentlemen, if we might give some consideration to considering the estimates.

On a point of order, Mr. Nylander.

• 2220

**Mr. Nylander:** If I may speak on that, I would like some form of commitment from the witnesses and from the Postmaster General that I will get answers to those questions I asked earlier.

**Mr. Fraser:** I thought I had given you that commitment. If I neglected to do so, I certainly do.

**The Chairman:** I think it is usually the case. It is understood that where detailed responses are required, invariably the Ministry and the support staff do provide those.

Could I have Mr. McLean very briefly? I appreciate the return of one of our members so that we might lend approval to the estimates.

Mr. McLean.

**Mr. McLean:** Thank you, Mr. Chairman. I want to say that I have been impressed by the mood and the atmosphere portrayed by the Minister and members around this table regarding the postal service.

I think that there is no service which government offers which more clearly is identified with the credibility of government or of the Public Service than the Post Office. And there is a sense in which I think that our discussions around this table and the lack of partisanship or ultra partisanship are a reflection of the fact that we recognize that we are dealing at this moment of financial restraint in Canada with a matter of public credibility and our discussions about the Post Office are a matter which reflect on a daily basis more than almost any other area the matter of public credibility. I am impressed by the comments of members opposite and I am appreciative of the Minister's comments in this regard.

I have in front of me a short list of what I would call horror stories from the Kitchener-Waterloo area but I will do those privately. I am aware that it is taking me from 10 to 14 days to get mail from my riding, from 6 days to send it, and within K-W from 3 to 4 days, and I know that others can echo this around, and obviously, there are still problems which day by day, regardless of party, bring a question of the whole credibility. I would like for a moment to ask the Minister if he would comment on the matter of human relations, because I am encouraged in his opening notes when he says that the postal service is improving. My colleague beside me who lives in a

[Translation]

**M. Fraser:** Presque parfait? Je me contenterais d'un service «presque parfait».

**M. McDermid:** Nous nous en contenterons tous.

**M. Comtois:** Vous avez notre appui, monsieur le ministre, si vous le voulez.

**Le président:** Voilà une réponse «presque parfaite». Et nous sommes presque parfaitement d'accord.

J'ai le nom de M. McLean sur ma liste. Ensuite, messieurs, nous pourrions peut-être passer au vote.

M. Nylander invoque le Règlement.

**M. Nylander:** Je voudrais bien que le ministre des Postes et les témoins s'engagent à me fournir des réponses aux questions que j'ai posées précédemment.

**M. Fraser:** Je pensais l'avoir déjà fait. Sinon, je vous le promets formellement.

**Le président:** C'est ce qui se passe d'ordinaire. Le ministre et ses collaborateurs sont toujours censés fournir tous les détails qui sont demandés.

Je donne la parole à M. McLean en lui demandant d'être très bref. Je remercie le député qui vient de revenir, nous pourrions ainsi adopter le budget.

Monsieur McLean, à vous la parole.

**M. McLean:** Merci, monsieur le président. Je suis impressionné par la description que nous ont faite le ministre et les membres ici présents du moral et de l'ambiance qui règne au sein des services postaux.

Je ne pense pas qu'il y ait de service gouvernemental que l'on identifie plus à la crédibilité du gouvernement, ou de la fonction publique, que les services postaux. Si nos discussions ne témoignent d'aucun esprit partisan, c'est que nous savons en cette période d'austérité que nous traitons d'un domaine qui, plus que tout autre, traduit la crédibilité du public. J'ai été fort impressionné par les remarques du député d'en face et j'apprécie les commentaires qu'a fait le ministre à ce propos.

J'ai devant moi une petite liste d'histoires d'horreurs, disons, concernant la région Kitchener Waterloo. Comme bien d'autres, je dois faire face aux problèmes de la lenteur dans l'acheminement du courrier, ce qui remet en cause toute cette question de crédibilité. Dans sa déclaration préliminaire, le ministre a parlé de l'amélioration des services postaux et j'aimerais qu'il fasse quelques remarques à propos des relations humaines au sein de ces services. Mon collègue qui représente une région rurale me fait remarquer que, chez lui, le courrier est distribué le lendemain du jour où il a été posté. Si je veux obtenir ces précisions, c'est que j'habite en ville et

## [Texte]

rural area has been whispering in my ear that he has next day delivery. I am delighted to hear it. I want to say, if he does not get his chance, that I am delighted to hear that. I want that because I say that the people, day by day, as I have lived in the city, who have come to my door have been the most mannerly, concerned people, and often because of the difficulties of delays people in a sense bear some of the brunt.

I therefore want, in a sense, to ask if the Minister would direct our thinking a little bit towards what investment is being made in terms of motivation, in terms of the whole matter of human relations. I have heard the Minister in reply several times say that if we can turn this around, it is not a matter of mechanics, it is not a matter of bargaining process, but it somehow has to do with human relations, and somewhere in the past the whole matter of taking seriously human relations has gone awry, because we have across this nation stories where in labour-management there has been increased efficiency, increased public confidence, and I would like to know, in terms of budget since we are dealing with estimates, what sort of investment we are making, because there are now across our nation, and many businesses and industries and many unions are making serious use of modern human relations, techniques and consultants' services and understanding, what efforts, what direction is going into that.

• 2225

**The Chairman:** Mr. McLean, not even Solomon could respond to that in one minute, except the Postmaster General.

**Mr. Fraser:** I think it is wise for all members to reflect upon the fact that the major difficulties in the Post Office have been between management and one union. There has not been, since the autumn of 1975, a major or prolonged disruption of services as a result of a labour dispute. There was special legislation a year ago which I think all of us wish had not been necessary.

In answer to your question, I have to repeat again that if a matter is left untended for long enough you build up antagonisms and resentments, inevitably, on both sides and it cannot be cured overnight. I think what I have to say to you, and the question you ask is very appropriate, is that we will not achieve in the Post Office that degree of vigorous advocacy of the position that a union leader ought to take on behalf of their workers, but at the same time a sense of feeling that they are part of a national institution and that they all have a stake in it, until it is seen by both sides in the dispute that yesterday is indeed fading into the past and that we are onto a better future. Rhetoric is very cheap, but attitude is everything. For all of the programs, systems, all the advice that one can get, nothing is a substitute for an attitude on the part of individuals, whether they be the president of the union or just an ordinary union member, or the Postmaster General or the management team in the Post Office. Everybody in the Post Office has, I think, first a duty to give service to the Canadian public and, secondly, the responsibility to each other if they

## [Traduction]

que j'ai pu constater que ceux qui viennent à ma porte sont toujours particulièrement polis et, souvent, du fait des retards, ils doivent supporter le poids des colères.

Je voudrais bien que le ministre nous précise quels sont les investissements consentis dans le domaine des relations humaines, en termes de motivation. Le ministre a souvent dit qu'il ne s'agit pas d'une question de mécanisme ou de processus de négociation mais que cela concerne surtout les relations humaines et il semble que, dans le passé, les choses à ce propos soient allées de guingois. Dans l'ensemble du pays, on entend maintenant parler d'augmentation de l'efficacité, d'un regain de la conscience du public en ce qui concerne les rapports patronat-syndicat; aussi, je voudrais bien savoir quels sont les investissements qui ont été consentis dans ce domaine vu que beaucoup d'entreprises et beaucoup de syndicats utilisent les techniques modernes de relations humaines ou font appel à des services d'experts-conseils en la matière.

**Le président:** Monsieur McLean, Salomon lui-même ne pourrait pas répondre à pareille question en une minute, mais peut-être le ministre des Postes pourra-t-il le faire, lui.

**M. Fraser:** Je voudrais bien que les députés se rendent compte du fait que les principales difficultés qui se posent aux Postes sont dues aux relations entre la direction et un syndicat. Depuis l'automne de 1975, il n'y a pas eu d'interruption prolongée des services ou d'interruptions graves à cause d'un conflit du travail. Une loi spéciale a été adoptée il y a un an et nous aurions tous préféré qu'il n'eut pas été nécessaire d'en arriver là.

Pour répondre à votre question, je répète que si on laisse certains problèmes de côté pendant trop longtemps, les antagonismes et les ressentiments s'aggravent et il n'est alors plus possible d'arriver à une solution du jour au lendemain. Votre question est fort à propos. Je vous répondrai que nous n'arriverons pas à faire défendre vigoureusement la position qu'un dirigeant syndical devrait prendre pour les membres de son syndicat, c'est-à-dire leur faire sentir qu'ils font partie d'une institution nationale où chacun a ses intérêts, tant que les deux partis au conflit n'arriveront pas à reconnaître que les problèmes d'hier sont choses du passé, et qu'un avenir plus brillant s'ouvre à tous. Tous les programmes, tous les systèmes et tous les conseils ne sont rien à côté de l'attitude d'un individu, qu'il s'agisse du président d'un syndicat ou d'un simple syndiqué, du ministre des Postes ou d'un membre de la direction du ministère. Chaque membre du ministère des Postes a pour première obligation d'offrir un service aux Canadiens, et, deuxièmement, il a des responsabilités à assumer à l'égard de ses collègues dans la mesure où les aspirations de chacun peuvent



[Text]

operate in a milieu where their own individual aspirations are possible, if their treatment of each other is fair, and, when all is said and done, that they are allowed to make a reasonable income to raise their families.

In the last several years management has been addressing itself to this matter. There have been several programs, in which management started off perhaps fitfully at first and perhaps with some timidity, to start to explain more to the rank and file within the Post Office as to what the problems of the Post Office were and are, and to get more of a dialogue going. As the Deputy Minister said a few minutes ago, at first it was all coming from the top down, but now there is evidence that increasingly it is coming from the rank and file back to management.

All I can say to you tonight is that we have not reached a perfect state by any means, but I can assure you the consciousness of the necessity to do so is very much there and we are looking at all kinds of means to do this. But when all is said and done, what has to be done now is that the way management conducts itself and the way unions conduct themselves has to prove to each other that they are extremely serious about being part of a team and re-establishing in this country the pride that the Post Office ought to have. I repeat again what I said on many other occasions, a great conviction that we can have in this country the best Post Office in the world.

**Mr. McLean:** I wonder, Mr. Chairman, if I could . . .

**The Chairman:** I am sorry, Mr. McLean. You have sort of bootlegged a very fine question and evoked a very sensible response from the Minister.

• 2230

Votes 1 and 5 agreed to.

**The Chairman:** Shall I report these estimates to the House later next week?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Thank you. Now we no longer have the estimates, you can have the Minister for the next two hours, if he is prepared to stay with you. But might I formally, on your behalf, express our appreciation to the Postmaster General, wish him well—and come to the Cultural and Communications Committee in years hence; and as well a very special expression of appreciation for the extended period of time. But as the Minister and all of you will be aware, members do have questions, and we all appreciate you having taken the extra time to answer with the frankness and fullness with which you have. We appreciated the presence of two of your former colleagues, and welcome Mr. Comtois and others to the Committee.

Thank you, Mr. Fraser.

[Translation]

être satisfaites et, finalement, il doit pouvoir réaliser des revenus raisonnables pour subvenir aux besoins de sa famille.

Ces dernières années, la direction s'est penchée sur ces questions. Plusieurs programmes ont été lancés, à propos desquels la direction n'a peut-être déployé au départ que des efforts intermittents et timides, pour essayer d'expliquer aux postiers quels étaient les problèmes des Postes, pour essayer d'amorcer le dialogue. Comme le sous-ministre l'a dit il y a quelques instants, au départ tout venait d'en haut, mais il y a maintenant de plus en plus de propositions venant d'en bas.

Certes, nous encore loin de la perfection, mais soyez assurés que nous sommes conscients de la nécessité d'agir dans ce sens, et nous sommes en train d'envisager toutes les mesures qui nous permettront de progresser. La direction et les syndicats doivent maintenant se prouver mutuellement qu'ils ont sérieusement l'intention de faire équipe pour redonner aux Postes la fierté qui lui est due dans notre pays. Comme je l'ai dit à de nombreuses reprises, il faut que notre pays soit convaincu que nos Postes peuvent être les meilleures du monde.

**M. McLean:** Monsieur le président, peut-être pourrais-je . . .

**Le président:** Je suis désolé, monsieur McLean. Vous avez déjà réussi à passer une excellente question, en douce, si je puis dire, à laquelle le ministre a donné une réponse fort intelligente.

Les crédits 1 et 5 sont adoptés.

**Le président:** Ferai-je rapport de ce budget à la Chambre la semaine prochaine?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Merci. Maintenant que le Budget a été adopté, vous allez pouvoir consacrer les deux heures qui viennent au ministre, s'il peut rester avec vous. Quoi qu'il en soit, je tiens, en votre nom, à remercier officiellement le ministre des Postes, et lui offrir nos meilleurs vœux de succès . . . espérons qu'il reviendra fréquemment au comité de la culture et des communications au cours des années à venir; nous vous remercions tout particulièrement d'avoir été très patient. Tout le monde sait que les députés ont toujours beaucoup de questions à poser et nous vous sommes très reconnaissants pour votre patience et pour votre franchise ainsi que pour avoir répondu à ces questions de la façon la plus complète possible. La présence de deux de vos anciens collègues nous a été fort utile et nous remercions également M. Comtois et les autres membres du comité d'avoir assisté à la séance.

Merci monsieur Fraser.

[*Texte*]

**Mr. Lamontagne:** Mr. Chairman, may I ask the last wish before we leave—

**The Chairman:** You may have a last wish, yes.

**Mr. Lamontagne:** —that next year the present Postmaster General can ask questions about his estimates.

**The Chairman:** The Committee is adjourned to 9.30 a.m. Thursday, when we shall consider Vote 1 under Transport. But I enter the caveat that the Committee may be seized with consideration of Bill C-25.

Thank you. Good night.

[*Traduction*]

**M. Lamontagne:** Monsieur le président, permettez-moi de poser une dernière question avant de partir . . .

**Le président:** Ce sera un dernier souhait, oui.

**M. Lamontagne:** Je voudrais bien que, l'année prochaine, le ministre actuel des Postes puisse poser des questions à propos de son propre budget.

**Le président:** La séance est levée. Nous nous retrouverons jeudi à 9h30 du matin pour étudier le crédit 1 de la rubrique Transports. Toutefois, il est toujours possible que le comité soit saisi du projet de loi C-25.

Merci et bonne nuit.







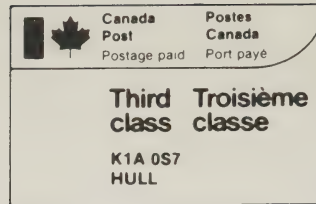












If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7  
En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Post Office Department:*

Mr. J. C. Corkery, Deputy Postmaster General  
M. L. Sperling, Assistant Deputy Postmaster General,  
Marketing

### *Du ministère des Postes:*

M. J. C. Corkery, sous-ministre des Postes  
M. L. Sperling, sous-ministre adjoint des Postes, Commer-  
cialisation



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 12

Thursday, November 29, 1979

Chairman: Mr. J.M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 12

Le jeudi 29 novembre 1979

Président: M. J.M. Forrestall

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transport

# Transports

RESPECTING:

Bill C-25, An Act to promote public safety in the  
transportation of dangerous goods

CONCERNANT:

Bill C-25, Loi visant à accroître la sécurité publique en  
matière de transport des marchandises dangereuses

APPEARING:

The Honourable Donald Mazankowski,  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Donald Mazankowski,  
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



DEPOSITED

MATERIAL

First Session of the  
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
trente et unième législature, 1979

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Mr. J.M. Forrestall

*Vice-Chairman:* Mr. Jack Ellis

Blaikie  
Bockstael  
Campbell (*LaSalle*)  
Deniger  
Ferguson

Gass  
Harquail  
Jelinek  
Lumley  
Mayer

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* M. J.M. Forrestall

*Vice-président:* M. Jack Ellis

Messrs. — Messieurs

McDermid  
Nylander  
Peters  
Richardson (*Humboldt-  
Lake Centre*)

Robinson (*Etobicoke-  
Lakeshore*)  
Towers  
Turner—(19)

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65 (4) (b)

On Wednesday, November 28, 1979:

Mr. Hargrave replaced Mr. Darling;  
Mr. Deniger replaced Mr. Comtois;  
Mr. Mayer replaced Mr. King;  
Mr. Bockstael replaced Mr. Hopkins;  
Mr. Harquail replaced Mr. Lamontagne;  
Mr. Lumley replaced Mr. Blais;  
Mr. Roy (*Laval*) replaced Mr. Axworthy;  
Mr. Campbell (*LaSalle*) replaced Mr. Pepin;  
Mr. Blaikie replaced Mr. Waddell.

On Thursday, November 29, 1979:

Mr. Peters replaced Mr. Skelly;  
Mr. Gass replaced Mr. Reid (*St.Catharines*);  
Mr. Jelinek replaced Mr. Hargrave;  
Mr. Robinson (*Etobicoke-Lakeshore*) replaced Mr. Roy  
(*Laval*).

Conformément à l'article 65 (4) b) du Règlement

Le mercredi 28 novembre 1979:

M. Hargrave remplace M. Darling;  
M. Deniger remplace M. Comtois  
M. Mayer remplace M. King;  
M. Bockstael remplace M. Hopkins;  
M. Harquail remplace M. Lamontagne;  
M. Lumley remplace M. Blais;  
M. Roy (*Laval*) remplace M. Axworthy;  
M. Campbell (*LaSalle*) remplace M. Pepin;  
M. Blaikie remplace M. Waddell.

Le jeudi 29 novembre 1979:

M. Peters remplace M. Skelly;  
M. Gass remplace M. Reid (*St. Catharines*);  
M. Jelinek remplace M. Hargrave;  
M. Robinson (*Etobicoke-Lakeshore*) remplace M. Roy  
(*Laval*).

### (ERRATUM)

*Fascicule no 5, page 5:13, paragraphe 5—témoignages.*

Dans la version anglaise, ligne 21, remplacer la phrase «Mr. Howie: Well, the *precious* question» par ce qui suit: Mr. Howie, Well, the requested question.

Dans la version française, ligne 23, remplacer la phrase «M. Howie: Passons donc à cette *précieuse* question» par ce qui suit: M. Howie: Passons donc à cette question.

Pour version anglaise voir fascicule no 8, le mardi 20 novembre 1979.



## ORDER OF REFERENCE

Tuesday, November 27, 1979

*ORDERED*,—That Bill C-25, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, be referred to the Standing Committee on Transport.

*ATTEST:*

## ORDRE DE RENVOI

Le mardi 27 novembre 1979

*IL EST ORDONNÉ*:—Que le Bill C-25, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, soit déferé au Comité permanent des Transports.

*ATTESTÉ:**Le Greffier de la Chambre des communes*

C.B. KOESTER

*The Clerk of the House of Commons*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 29, 1979

(13)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:43 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Blaikie, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Ferguson, Forrestall, Gass, Jelinek, Lumley, Mayer, McDermid, Nylander, Peters, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Robinson (*Etobicoke-Lakeshore*), Towers and Turner.

*Appearing:* The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. J.L. Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination and Mr. T.D. Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods. Mr. B. Shaffer, Legislative Counsel, Department of Justice.

The Order of Reference dated Tuesday, November 27, 1979 being read as follows:

**ORDERED**,—That Bill C-25, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, be referred to the Standing Committee on Transport.

It was agreed,—That Clause 1 be allowed to stand.

The Chairman called Clause 2.

On motion of Mr. Lumley, it was agreed,—That the Chairman be authorized to issue a Press Release announcing that the Committee will conduct public hearings on Bill C-25.

On motion of Mr. Bockstael, it was agreed,—That those organizations, firms and individuals who wish to submit a brief to the Committee be advised to inform the Clerk of the Committee of their intentions by Thursday, December 6, 1979.

On motion of Mr. Lumley, it was agreed,—That a deadline of Thursday, December 13, 1979 be set for the submission of briefs.

On motion of Mr. Harquail, it was agreed,—That the Committee may reserve the right of selecting the witnesses who will be invited to appear.

The Minister made a statement.

The witnesses answered questions.

At 12:08 o'clock p.m., the Committee adjourned until 11:00 o'clock a.m., Tuesday, December 4, 1979.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 29 NOVEMBRE 1979

(13)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h 43 sous la présidence de M. Forrestall (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Blaikie, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Ferguson, Forrestall, Gass, Jelinek, Lumley, Mayer, McDermid, Nylander, Peters, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Robinson (*Etobicoke-Lakeshore*), Towers et Turner.

*Comparait:* L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports.

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. J.L. Charron, sous-ministre adjoint, Coordination et M. T.D. Ellison, directeur, Transport des marchandises dangereuses. M. B. Shaffer, Conseiller législatif, ministère de la Justice.

Lecture est faite de l'Ordre de renvoi suivant du mardi 27 novembre 1979:

**IL EST ORDONNÉ**,—Que le Bill C-25, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, soit déferé au Comité permanent des transports.

Il est convenu,—Que l'article 1 soit réservé.

Le président met en délibération l'article 2.

Sur motion de M. Lumley, il est convenu,—Que le président soit autorisé à publier un communiqué annonçant que le Comité tiendra des audiences publiques sur le Bill C-25.

Sur motion de M. Bockstael, il est convenu,—Que l'on demande aux organismes, aux firmes et aux particuliers qui désirent soumettre un mémoire au Comité d'en informer le greffier du Comité au plus tard le jeudi 6 décembre 1979.

Sur motion de M. Lumley, il est convenu,—Que la date limite de la présentation des mémoires soit fixée au jeudi 13 décembre 1979.

Sur motion de M. Harquail, il est convenu,—Que le Comité puisse se réserver le droit de choisir les témoins qui seront invités à comparaître.

Le ministre fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

A 12h 08, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 4 décembre 1979, à 11 heures.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

Thursday, November 29, 1979

• 0943

**The Chairman:** Good morning. We have a quorum and we have as our Order of Reference this morning Bill C-25, an Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, pursuant to the order of the House that Bill C-25, an Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, be referred to the Standing Committee on Transport.

May we stand Clause 1 of Bill C-25 and call Clause 2?

Clause 1 allowed to stand.

On Clause 2—*Definitions*

**The Chairman:** I wanted to present to the Committee this morning certain recommendations which arose out of a meeting of your steering committee yesterday afternoon. A fuller, more formal report for distribution will be available for consideration and approval at our next meeting. What I would like to have from the Committee this morning so we might properly proceed with the hearings on Bill C-25 is three or four short motions. We will require authorization to issue a press release announcing that the Committee will conduct public hearings on Bill C-25. Would somebody . . .

• 0945

**Mr. Lumley:** I so move.

Motion agreed to.

**The Chairman:** I need as well a motion that those organizations firms and individuals who wish to submit a brief to the Committee be advised to inform the Clerk of the Committee of their intentions by Thursday, December 6.

May I have a motion to that effect?

**Mr. Bockstael:** I so move.

Motion agreed to.

**Mr. Peters:** Mr. Chairman, is that for notification?

**The Chairman:** That is notification of intention, Mr. Peters.

The next authorization, motion, that I would like to have, would deal with the establishment of a deadline. I invite a motion to the effect that a deadline of Thursday, December 13, 1979 be set for the submission of briefs.

May I have such a motion?

**Mr. Lumley:** I so move.

Motion agreed to.

**An hon. Member:** What was the date, Mr. Chairman?

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le jeudi 29 novembre 1979

**Le président:** Bonjour. Nous avons le quorum et notre ordre de renvoi, ce matin, est le Bill C-25, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses. La Chambre a, en effet, ordonné que ce Bill soit renvoyé au Comité permanent des transports.

Acceptez-vous de réserver l'article 1 du Bill C-25 et de mettre l'article 2 en délibération?

L'article 1 est réservé.

Article 2—*Définitions*

**Le président:** J'aurais voulu, ce matin, vous présenter certaines recommandations, suite à la réunion de notre comité directeur hier après-midi. Un rapport plus complet et plus officiel vous sera distribué et devra être approuvé à notre prochaine réunion. Toutefois, dès ce matin, afin que nous puissions entamer les audiences sur le Bill C-25, il faudrait que le comité approuve quatre brèves propositions. Il nous faut tout d'abord l'autorisation d'émettre un communiqué de presse annonçant que le comité tiendra des audiences publiques sur le Bill C-25. Quelqu'un . . .

**M. Lumley:** Je le propose.

La proposition est adoptée.

**Le président:** Il me faut une autre motion. Ces organismes et particuliers qui souhaitent soumettre un mémoire au comité à en informer le greffier du comité d'ici au jeudi 6 décembre.

Quelqu'un veut-il le proposer?

**M. Bockstael:** Je le propose.

La proposition est adoptée.

**M. Peters:** Monsieur le président, il s'agit là simplement d'informer le greffier?

**Le président:** Oui, d'informer le greffier qu'ils ont l'intention de déposer un mémoire, monsieur Peters.

Ensuite, il faudrait proposer de fixer le jeudi 13 décembre 1979 comme date limite de soumission des mémoires.

Quelqu'un veut-il le proposer?

**M. Lumley:** Je le propose.

La proposition est adoptée.

**Une voix:** Quelle était cette date, monsieur le président?

[Texte]

**The Chairman:** December 13.

And finally, a motion to the effect that the Committee may reserve the right to select witnesses who will be invited to appear. There may be several hundred who would want to appear and it would be the hope that your steering committee would be able to group certain of these witnesses and call a representative witness for evidence.

May I have such a motion?

**Mr. Harquail:** I so move.

Motion agreed to.

**The Chairman:** Mr. Minister and gentlemen, it is our intention this morning after we have called upon you, sir, to make some comments and observations with respect to your bill, to seek approval with the Committee to move into camera for the purpose of discussing the regulations that are in the process of preparation in connection with this particular bill.

There is some degree of significance in what is happening. In the 112 years of this Committee, sir, no Minister has ever exposed to the Committee prior to the passage of the bill, the regulations pertaining thereto. I am sure on behalf of all the Committee members, we warmly appreciate and welcome that initiative and that very frank openness which is characteristic of your position.

**Mr. Lumley.**

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, before the Minister makes his comments, on behalf of my colleagues, I want to thank the Minister for the services of his officials to have a session on regulations. But for the purposes of members of this Committee, why cannot the regulations be discussed in open committee? Why has it not been done in the past? I do not think anybody has any—

**Hon. Donald Mazankowski (Minister of Transport):** Are you directing that question at me?

**Mr. Lumley:** No, it is for whoever can answer it, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Perhaps the best response to that is that regulations, of course, flow from the bill. The bill has not been passed yet, and so, in effect, there are no regulations so it is rather difficult in a formal way to see something that does not exist.

**Mr. Lumley:** What about the regulations of the former legislation?

**The Chairman:** They are in the public domain and could be considered if that is the wish of the Committee members. It is not a reference; the Committee is master of its own activities and to that degree could find ways of having the existing regulations properly before us if we wanted to pursue that.

**Mr. Lumley:** The only reason I suggest we have it on the record, is so that people in the news media and the public do not wonder why, all of a sudden, we have to go into a closed session to discuss the regulations. That is the reason I raise it, Mr. Chairman.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I would like to comment on that because as you, sir, and other hon. members of this

[Traduction]

**Le président:** Le 13 décembre.

Enfin, il faudrait proposer que le comité se réserve le droit de sélectionner les témoins qu'il invitera à comparaître. Il peut en effet y avoir plusieurs centaines de candidats et nous espérons que votre comité directeur réussira à en regrouper certains et à leur demander d'envoyer un représentant.

Quelqu'un veut-il le proposer?

**M. Harquail:** Je le propose.

La proposition est adoptée.

**Le président:** Monsieur le ministre, mon intention ce matin, après vous avoir demandé de nous dire quelques mots sur votre projet de loi, est de solliciter l'approbation du comité pour que nous discussions à huis clos des règlements en préparation qui doivent accompagner ce projet de loi.

Ce qui se passe est assez important. En effet, depuis 112 ans que ce comité existe, aucun ministre, n'a jamais exposé le règlement pertinent avant l'adoption du projet de loi lui-même. Je suis sûr que tous les membres du comité se joignent à moi pour vous féliciter et vous remercier de cette initiative qui est une bonne preuve de votre franchise et de votre ouverture d'esprit.

Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Monsieur le président, avant que le ministre ne commence, je voudrais également au nom de mes collègues le remercier de nous offrir les services de ses fonctionnaires pour discuter du règlement. Toutefois, je me demande pourquoi on ne pourrait pas discuter des règlements en séance publique? Pourquoi cela ne s'est-il jamais fait dans le passé? Personne à mon avis ne—

**L'honorable Donald Mazankowski (ministre des Transports):** Est-ce à moi que vous adressez cette question?

**M. Lumley:** Non, c'est à qui peut répondre, monsieur le président.

**Le président:** La meilleure réponse est peut-être que les règlements découlent évidemment des projets de loi. Le projet de loi n'ayant pas été encore adopté, il n'y a pas de règlement et il est donc plutôt difficile d'examiner officiellement quelque chose qui n'existe pas.

**M. Lumley:** Et les règlements découlant de l'ancienne loi?

**Le président:** Ils sont publics et ils pourraient être étudiés si le comité le souhaite. Le comité est maître de ses activités et pourrait donc trouver le moyen d'étudier les règlements actuels s'il le voulait.

**M. Lumley:** Si je suggère une séance publique, c'est pour que les journalistes et le grand public n'aient pas se demander pourquoi, tout d'un coup, nous avons siégé à huis clos pour discuter des règlements. C'est la seule raison, monsieur le président.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'aimerais dire un mot à ce sujet car, comme vous et d'autres députés le savent,



**[Text]**

Committee know, I am sure there has been a great amount of consultation in respect to the drafting of this particular piece of legislation and in the establishment of the regulations. I believe that we are on our third draft of regulations at the present time. And, as the Chairman had indicated, the draft regulations are in the public domain; they are by no means official. The draft regulations are, in fact, in the public domain.

• 0950

Because they are in the public domain, I certainly have no objection to their being discussed in public. I think this is an important piece of legislation. In order for the legislation to work, in order for it to be workable, in order for it to be understood and respected by all concerned, I think it is in our interests to have as widespread public availability of the knowledge and the principles of this as is physically possible.

Notwithstanding the fact that this bill has been in the mill for five or six years, there are still a lot of parliamentarians who really do not understand the principle of the bill. Mr. Chairman, while I do not want in any way to diminish the importance of the regulations, I think, from the standpoint of this Committee, it might be very well advised to consider the principles of the bill to determine precisely what the bill does and does not do, because I know that a number of the objections or suggested shortcomings of the bill that were alluded to in the debate are in fact included in the bill. So you may be doing yourself a disservice as far as the Committee members are concerned to concentrate on the regulations first without having a clear knowledge of what the principle of the bill is and what it does intend to do.

I advance that only as a matter of suggestion but, as I said the other night—and I appreciate the goodwill and the attitude of all members of the Committee and all members who are interested in this legislation—I am prepared to be as open and frank as we possibly can, because it is an important piece of legislation and I think, if we approach this bill on that basis, that we will end up with a law that will be the best possible law that we can put into statute form.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, two points—

**The Chairman:** Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:**—based on what the Minister has stated.

As you know, first of all, we had discussed the possibility of having a briefing by the officials on regulations and this morning we had planned to have another witness who could not make it. We could not fill that gap and we thought it would be a good opportunity to have a discussion with the officials. Obviously, Mr. Minister, we agree about having the discussion of the principle of the bill, but the principal reason for the suggestion for this morning's discussion was because we had a time slot available to us and we thought it would be a good opportunity to have a discussion on regulations.

**[Translation]**

beaucoup de consultations ont précédé à la préparation de ce texte législatif ainsi que la rédaction des règlements. Je crois que nous en sommes à la troisième rédaction de ces règlements. Comme l'a dit le président, ces textes sont publics; sans toutefois être officiels.

Comme ils sont publics, je ne vois aucune objection à ce que l'on en discute en public. Je crois que ce sont des textes législatifs assez importants et que si nous voulons qu'ils soient efficaces, bien compris et respectés par tous les intéressés, notre intérêt est de les diffuser aussi largement que possible.

Même si le projet de loi est prévu depuis 5 ou 6 ans, beaucoup de parlementaires n'en comprennent pas vraiment le principe. Monsieur le président, je ne voudrais en aucune manière diminuer l'importance des règlements, mais du point de vue du comité, il serait peut-être bon d'analyser d'abord les principes du projet de loi afin de déterminer précisément ce dont il retourne car je sais qu'un certain nombre des objections ou des critiques exprimées au cours du débat auraient pu trouver réponse dans le projet de loi lui-même. Il ne serait donc peut-être pas souhaitable de commencer par étudier les règlements, sans connaître exactement le principe et l'objectif du projet de loi.

Ce n'est qu'une suggestion, mais comme je le disais l'autre soir, et je remercie les membres du comité de leur bonne volonté et de leur attitude; je suis tout à fait disposé à être aussi ouvert et aussi franc que possible car il s'agit d'un projet de loi important. Si, donc, nous abordons la question dans cet esprit, nous pourrions obtenir la meilleure loi possible.

**M. Lumley:** Monsieur le président, deux choses . . .

**Le président:** Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** . . . à propos de ce qu'a déclaré le ministre.

Tout d'abord, vous savez que nous avons discuté de la possibilité d'une réunion d'information sur les règlements avec les fonctionnaires et, ce matin, nous avons projeté d'avoir un autre témoin qui n'a pu répondre à notre invitation. Comme nous ne sommes pas parvenus à trouver d'autres témoins, nous avons décidé d'en profiter pour organiser une discussion avec les fonctionnaires. De toute évidence, monsieur le ministre, nous sommes tout à fait d'accord pour discuter du principe du projet de loi, mais si nous avons décidé ce matin de discuter des règlements, c'est surtout parce que nous n'avions pas de témoins pour cette séance et que nous ne voulions pas la perdre.

[Texte]

Since the Minister has no objections to having a public discussion on the draft regulations, Mr. Chairman, I wonder if we could get the agreement of the Committee and, rather than go to closed camera—

**Mr. Harquail:** Yes, I would like to—

**Mr. Lumley:** —why can we not pursue that?

**The Chairman:** We can pursue it. I do not think it needs any great amount of discussion. Is it generally agreed that we will not go into camera for the purposes mentioned, that we will remain in open session? Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** Yes, well, I certainly want to speak in favour of what Mr. Lumley has said, because that probably explains what you have said, Mr. Chairman, when you said that in so many years it has never been done. I do not think it should be encouraged that we have meetings in camera. It is on a very rare occasion that we do this. Certainly, when we—

**The Chairman:** Excuse me. It was not the in camera thing that is 112 years old. This Minister is the first minister to allow discussion of regulations pursuant to a bill. That was the historic item.

**Mr. Harquail:** Well, I appreciate that but I want to speak to the question of the Committee's considering going in camera. I think that should be reserved for very, very special occasions when it is absolutely necessary. When we consider freedom of information and freedom of access to information on the Hill, in Parliament and in Committees of the House of Commons, I think, especially on this important bill, we should have the exchange and the discussions in public and not in camera.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Peters.

**Mr. Peters:** I would like to indicate to the Minister that he always amazes me. We were of the opinion, in suggesting in the steering committee an in camera meeting to satisfy our own understanding of what the regulations had been, if not what they were going to be at least what they had been, and why the regulations that had been around the other legislation had not been able to prevent many of the accidents, and the problems that the bill itself faces.

• 0955

If the Minister is willing to have these discussed in open meeting I would congratulate him. It is an indication that he really means that he is going to try to develop a better bill because it does not really matter how good the bill is, it is the enforcement of it, and the enforcement will come mainly from the regulations and how they are applied. So I congratulate the Minister on his openness. It indicates that the public should be now made aware of what protection is going to be applied around the bill as well as the bill itself. I agree with the Minister. Maybe if we had known about his willingness to discuss the regulations we would have worked it the other way, because I agree that in many instances we have to know exactly how the bill is going to apply before we know how the regulations are going to work that surround it. So, I would not

[Traduction]

Étant donné que le ministre ne voit pas d'objections à discuter de ces règlements en public, pourrions-nous, monsieur le président, obtenir le consentement du comité et, plutôt que de siéger à huis clos.

**M. Harquail:** Oui, j'aimerais . . .

**M. Lumley:** . . . ne peut-on poursuivre cela?

**Le président:** Si, mais je ne crois pas qu'il soit tellement nécessaire d'en discuter. Tout le monde est-il d'accord pour que nous ne siégions pas à huis clos pour les motifs invoqués? Monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Ma foi, je tiens à appuyer ce qu'a dit M. Lumley, car cela explique probablement ce que vous avez dit, monsieur le président, à savoir que cela ne s'était pas fait depuis longtemps. Je ne pense pas qu'il faille encourager les séances à huis clos. Ce n'est que très rarement que nous procédons ainsi. Certes, lorsque nous . . .

**Le président:** Excusez-moi. Je n'ai pas dit que c'était les séances à huis clos qui avaient 112 ans. J'ai dit que le ministre était le premier à autoriser la discussion de règlements accompagnant un projet de loi. C'était le seul événement historique.

**M. Harquail:** Ma foi, je comprends bien cela, mais je voudrais revenir sur cette question du huis clos. Cette procédure ne devrait en effet être appliquée que pour des occasions très spéciales, lorsque c'est absolument nécessaire. En effet, étant donné que nous étudions en ce moment un projet de loi sur la liberté de l'information et qui l'accès à l'information, il importe que, surtout dans le cas d'un projet de loi aussi important, les échanges et discussions se fassent en public et non à huis clos.

**Le président:** Merci. Monsieur Peters.

**M. Peters:** Je voulais simplement dire au ministre qu'il ne cesse de m'étonner. Lorsque nous avons suggéré, en comité directeur, que cette réunion soit à huis clos, nous songions aux règlements précédents et non pas aux règlements à venir. Nous voulions également savoir pourquoi les règlements qui accompagnaient les lois précédentes n'avaient pas permis d'empêcher nombre des accidents et problèmes que veut tenter de prévenir ce projet de loi.

Si le ministre est prêt à discuter des règlements en séance publique, je le félicite. Cela signifie qu'il a vraiment l'intention de présenter le meilleur projet de loi possible puisqu'on sait que, quelle qu'en soit la qualité, c'est son application et celle des règlements qui importent le plus. Je félicite donc le ministre de vouloir ainsi procéder au grand jour. Cela signifie aussi que la population devra être informée des mesures de protection prévues dans le projet de loi. Si nous avions su qu'il était aussi disposé à discuter des règlements, nous aurions procédé différemment car, comme lui, je crois qu'il est souvent utile de connaître le mode d'application du projet de loi avant d'étudier celui des règlements. Nous aurions donc pu étudier l'un avant l'autre, mais nous ne pensions pas être saisis de ces règlements.



[Text]

have disagreed, that maybe one should have followed the other but under the circumstances we were of the opinion that they would not be made available.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I would like to respond to that. There are two reasons for my responding in the fashion that I have. Number one, it is consistent with my concept of openness and with this government's concept of openness. Secondly, it seems to me that this is the best way of facilitating the passage of this bill. I do not think there is anyone on this Committee that does not want to see this bill enacted into law as quickly as possible. It seems to me that by coming forth with the information that members want, I would hope that it would facilitate the passage of this bill. It is in that doublebarrelled spirit that I present this before the Committee.

**Mr. Peters:** More one than the other?

**Mr. Mazankowski:** No.

**The Chairman:** Mr. Ferguson.

**Mr. Ferguson:** I just wanted to know about the Minister, if he wanted to go in camera or open.

**Mr. Mazankowski:** Open. I have indicated my preference.

**Mr. Lumley:** No problem.

**The Chairman:** Just before your one point, the Chair would like to be absolutely certain that they are proceeding in order. The regulations are dealt with under Clause 20 of the bill. It was our intention to call, and we have properly called, Clause 2. I would invite a very brief comment, Mr. Lumley, if you would care to, on whether or not Clause 2 is sufficiently broad to encompass a general discussion of Clause 20 without having Clause 20 called.

**Mr. Lumley:** That would be my interpretation. I just want to emphasize one point that Mr. Peters raised. Mr. Minister, if we had known that we could have had an open discussion on the draft regulations, then we would have proceeded beforehand on the principle of the bill rather than draft regulations. It is not the Chairman's fault. I do not think any of us were advised that this was possible until this morning.

**Mr. Mazankowski:** Well, Mr. Chairman, there is a time and place for everything and I would rather deal with issues relating to this particular bill in the proper domain, and that is this Committee, rather than deal with individual members.

**The Chairman:** You are a good man, sir. Mr. Minister, if I may make a few comments, we are aware that you have urgent responsibilities elsewhere. Would you care to make a general statement?

**Mr. Mazankowski:** Just briefly. Mr. Chairman, some of the comments that I had intended to make were made in response to come of the questions that were posed. I just simply want to thank once again the members for their willingness to co-operate in facilitating the passage of this bill. I think it really is a piece of legislation that bears some degree of urgency and I would hope that we would conduct our hearings in that spirit.

[Translation]

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, permettez-moi de faire un commentaire. Deux raisons me poussent à agir de la sorte. Premièrement, je crois que le gouvernement doit agir au grand jour; deuxièmement, c'est la meilleure façon de faciliter l'adoption du projet de loi. Je suis sûr que tous les membres du comité veulent faire adopter ce projet de loi le plus rapidement possible. En présentant ainsi tous les renseignements demandés par les députés, j'espère accélérer encore le processus. Voilà donc pourquoi j'agis ainsi.

**M. Peters:** L'une des raisons prévaut-elle?

**M. Mazankowski:** Non.

**Le président:** Monsieur Ferguson.

**M. Ferguson:** Le ministre préfère-t-il une séance à huis clos ou publique.

**M. Mazankowski:** Publique. J'ai déjà fait connaître ma préférence.

**M. Lumley:** Il n'y a pas de problème.

**Le président:** Auparavant, j'aimerais vérifier que cette procédure est conforme aux règles. Les règlements relèvent de l'article 20 du projet de loi. Nous avons l'intention de mettre en délibération l'article 2. Je me demande si cet article est suffisamment vaste pour justifier une discussion générale de l'article 20, sans nous obligé à mettre ce dernier en délibération.

**M. Lumley:** Je le crois. J'aimerais revenir sur ce qu'a dit M. Peters. Monsieur le ministre, si nous avions su que vous étiez prêt à discuter publiquement de ces règlements, nous aurions discuté d'abord du principe du projet de loi et non des projets de règlements. Ce n'est pas la faute du président car personne ici ne savait avant ce matin qu'il en serait ainsi.

**M. Mazankowski:** chaque chose en son temps. Je préfère discuter de tout ce qui touche le projet de loi en comité plutôt qu'en privé avec chacun des députés.

**Le président:** C'est très bien. Monsieur le ministre, nous savons que vous avez d'autres engagements. Voulez-vous faire une déclaration générale?

**M. Mazankowski:** Très rapidement. Certaines de mes observations répondent aux questions soulevées. Je tiens à remercier à nouveau les députés de manifester autant de bonne volonté pour accélérer l'adoption du projet de loi. Je crois qu'il y a effectivement urgence et que le comité ne l'oubliera pas au cours de ses travaux.

## [Texte]

My officials will be here whenever you require them. Mr. Duncan Ellison, in particular has spent countless hours of work on this particular piece of legislation. I know that you will be in the process of questioning him on the principles of this bill and you will quickly realize that he is literally a walking encyclopedia when it comes to dealing with an important issue such as this. I can confess to members of this Committee that I will be relying to a great extent upon his knowledge and expertise in so far as our elaboration on this bill is concerned. I hope that you would not mind if I refer a number of the questions to him because he is so familiar with it.

• 1000

I stress again the importance of clearly implanting in your mind the principle of this bill and what it does intend to do and how it will, in many respects, supersede or transform some of the regulations that are now in existence, or, essentially the incorporation of those regulations into one single framework. I think that is important. We are going to have, as a result of this bill, a single uniform code in effect operated through a single legislative package, which can provide the kind of uniform and co-ordinated application of laws involving the transportation of dangerous goods from coast to coast.

The regulations are indeed important. As I indicated in the House the other night, there are some 1,200 cases, and I am not sure whether any one or all honourable members are going to develop an expertise in trying to determine those. But I think the fact that the regulations are key to this bill is an indication of the willingness that we have in advancing the regulations. I am not sure whether it will assist or hamper the members. As Mr. Peters pointed out, I think, implicit in his statement, it may not be such a good thing because some of the members of the Committee to which this knowledge is being advanced may be called upon to answer some questions on it, and so I would hope that it will, once again, assist in gaining a more thorough grasp of the legislation. Secondly, I would hope that it would assist in facilitating the passage of this bill, because it is quite clear that the people of Canada are desirous of having it. Most municipalities have made representations to me, with increasing vigor, over the last two to three months prior to the Mississauga incident. It was a matter that was very high on the priority list of our legislative program. The fact that it is being introduced now is not necessarily a result of the Mississauga incident but the fact that it is being called upon with an increasing degree of urgency, and I think it is important that this Committee respond in a positive fashion.

I leave it in your hands, Mr. Chairman, and the members of this Committee and offer the assurance that we will try, as far as we are concerned, to work with the Committee in facilitating the passage of the bill, and also in improving the bill, if it is so deemed desirable by the members of this Committee. Because of the long period of time in which the bill was developed and because of the renewed importance of it, I think it is mandatory and incumbent upon us that we ensure that we

## [Traduction]

Mes hauts fonctionnaires vont rester ici pour répondre à vos questions. M. Duncan Ellison a passé de nombreuses heures sur ce projet de loi. Vous pourrez l'interroger sur l'esprit du projet de loi et vous vous rendrez vite compte que c'est une véritable encyclopédie à ce sujet. J'avoue que je me fie énormément à ses connaissances et à sa compétence pour la rédaction du projet de loi. J'espère que vous ne m'en voudrez pas de lui demander de répondre à la plupart de vos questions.

J'insiste à nouveau sur la nécessité de ne pas perdre de vue l'objet de ce projet de loi, qui est de remplacer ou de modifier certains des règlements en vigueur, pour, finalement, tous les regrouper. C'est important car l'adoption du projet de loi nous permettra d'avoir un seul code uniforme assurant une meilleure coordination de l'application des diverses lois relatives au transport de marchandises dangereuses au Canada.

Les règlements sont effectivement importants. Comme je l'ai dit l'autre soir à la Chambre, il y en a 1,200 environ et je doute qu'aucun d'entre vous n'arrive un jour à les connaître à fond. Le fait de présenter les règlements en même temps que le projet de loi, montre que nous sommes tout à fait disposés à les améliorer. Je ne suis pas sûr que cela aidera les députés. En effet, comme l'a indiqué M. Peters, implicitement du moins, l'idée n'est peut-être pas aussi bonne car certains députés risquent par la suite de se faire poser des questions à ce sujet. J'espère toutefois que cela les aidera à mieux comprendre la loi. J'espère aussi que cela en facilitera l'adoption car, de toute évidence, la population canadienne l'attend avec impatience. Déjà deux ou trois mois avant l'accident de Mississauga, la plupart des municipalités me parlaient de ce problème avec de plus en plus d'insistance. La question était parmi les premiers projets de loi sur notre liste de priorités. Si nous le présentons maintenant, ce n'est pas à cause de l'accident de Mississauga, mais parce qu'on le demande avec de plus en plus d'insistance. Le comité doit donc faire preuve de collaboration.

Monsieur le président, je m'en remets à vous et aux membres du comité. Soyez assurés que nous travaillerons avec le comité afin d'améliorer le projet de loi et d'en faciliter l'adoption, si vous le jugez bon. Étant donné le temps qu'il a fallu pour le rédiger et étant donné son importance encore accrue, nous avons le devoir et la responsabilité d'en faire la meilleure loi jamais adoptée.



[Text]

come up with the best possible piece of legislation that can be enacted into law.

**The Chairman:** Mr. Minister, we thank you and, to the degree that members of the Committee are able, we give you our assurance the bill will be dealt with with some care and some concern. We understand that the Minister has to leave and I am sure we appreciate your taking the time to be with us this morning.

Perhaps for the record you might formally introduce your witnesses.

**Mr. Mazankowski:** Yes, Mr. Chairman. Mr. J.L. Charron, Assistant Deputy Minister, Co-ordination, Transport Canada, Mr. Duncan Ellison, and Mr. H.B. Shaffer, Department of Justice. Mr. Shaffer is the draftsman and can give the Committee guidance with respect to the legal wording of the bill.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister, very much indeed.

Would Mr. Ellison or Mr. Charron care to make some comments.

**Mr. J.L. Charron (Assistant Deputy Minister, Co-ordination, Transport Canada):** I do not think we have anything to add to what the Minister said, but we will answer questions and elucidate on any point that you would like us to.

**The Chairman:** You will bear in mind, of course, that we do not have in front of us the regulations that we generally want to discuss. Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** I guess my one opening sentence will probably take up my whole 10 minutes. I would like to ask Mr. Charron and Mr. Ellison, since you are on the third draft of changes in regulations, what are some of the most important—importance being in terms of how the department sees it—changes in the regulations that you are contemplating right now. Would you list them and give some description?

• 1005

**Mr. Charron:** Well, first of all, I think it is important to appreciate, and you may have already appreciated this, that our starting point is principally that of existing regulations under various statutes and our first attempt is to bring these together in such a way that they can be applied in a multimodal sense. Our serious concern is to provide to persons in this country who ship goods one set of rules which will enable them to package, prepare and handle a particular commodity in such a way that it will meet the requirements of transportation by rail, by truck and by vessel from one point to another in this country. Bearing that in mind, the consolidation exercise becomes very important. I will pass it over to Duncan to deal with the more specific aspects of the changes.

**Mr. T.D. Ellison (Director, Transport Dangerous Goods, Department of Transport):** I think Mr. Lumley probably the most important of the changes in the regulations is the harmonization of the classification system of the products themselves. It is critical for emergency response forces that a particular chemical should always be identified and named in

[Translation]

**Le président:** Monsieur le ministre, je vous remercie. Dans la mesure du possible, les membres du comité vous promettent d'étudier le projet de loi avec soin et attention. Nous comprenons que vous soyez obligé de partir et nous vous sommes reconnaissants d'avoir pris la peine de venir ce matin.

Pour le compte rendu, je vous demanderai de présenter les témoins qui vous accompagnent.

**M. Mazankowski:** Certainement. M. J.L. Charron, sous-ministre adjoint, Co-ordination, Transports Canada; M. Duncan Ellison et M. H.B. Shaffer, du ministère de la Justice. M. Shaffer a rédigé le projet de loi et pourra donc vous donner des précisions sur son libellé.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur le ministre.

M. Ellison ou M. Charron, avez-vous des commentaires à faire?

**M. J.L. Charron (sous-ministre adjoint, coordination, Transports Canada):** Je ne crois pas que nous ayons quelque chose à ajouter aux propos du ministre. Nous allons répondre à vos questions et tenter d'éclaircir tout ce qui pourrait vous paraître obscur.

**Le président:** N'oubliez pas que nous n'avons pas sous les yeux les règlements dont nous voulons discuter. Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** J'ai l'impression que ma première phrase durera 10 minutes. Monsieur Charron et monsieur Ellison, comme vous en êtes au troisième projet d'amendement des règlements, pourriez-vous nous dire quels sont les changements que vous considérez comme les plus importants pour le ministère? Pourriez-vous nous en dresser une liste, accompagnée de quelques explications?

**M. Charron:** D'abord, n'oubliez pas que nous partons de règlements déjà en vigueur, mais relevant de diverses lois. La première chose à faire, donc, est de les regrouper afin qu'ils soient applicables à tous les modes de transport. Notre objectif est d'avoir une seule série de règlements pour l'emballage, la préparation et la manutention des marchandises, que ces marchandises soient expédiées par chemin de fer, par camion ou par bateau d'un endroit à l'autre au pays. Ce regroupement prend donc une très grande importance. Je cède maintenant la parole à Duncan qui vous expliquera le détail des modifications.

**M. T.D. Ellison (directeur, transport des marchandises dangereuses, ministère du Transport):** Monsieur Lumley, la modification la plus importante est sans doute l'uniformisation du système de classement des marchandises. Pour les services d'intervention en cas d'urgence, il est indispensable qu'un produit chimique soit toujours identifié et classé de la même

*[Texte]*

the same manner regardless of the mode of transport by which it is travelling. In the past, because the regulations under the various federal and provincial statutes have had different origins, this has not always been achieved. For example, a particular product may be called a flammable solid, traditionally, in one mode of transport and be identified as an explosive material for another mode of transport. The reasons for that were perfectly valid in the past, but they are not valid in the future when the emphasis is to be shifted not only to the protection of the public by their safe containment but to the protection of the emergency response forces who must be able to identify quickly and accurately exactly what it is they are dealing with.

Another, and I think that this is the second most significant item in the changes of the regulations, is that for the first time in any of the regulations, significant responsibility is anticipated in the pretransport phase. This responsibility will be outlined in detail by regulations and will go all the way back to the person who even manufactures an empty package which will be sold to someone who will fill it who will then offer it for transport. In each of these situations, there is a civil contractual relationship between them but now there will be for the first time a regulatory responsibility placed upon each of these people which will enable compliance to be assured and will give assurance to each of these people in the cycle that, indeed, the other chap is doing what he is supposed to be doing.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, the other night, as I am sure Mr. Ellison knows, I listed a series of questions that readily come to mind, in particular with several accidents that have happened in the past year, and I am sure Mr. Ellison has gone through some of those questions and I think they are the kinds of questions that basically the public is asking too.

• 1010

Is it a priority on a generalized basis—is it a priority in the regulations over and above the two major generalizations, the harmonization and the responsibility on pre-transport phase, with respect to the actual handling, from a rail safety aspect, the actual handling of dangerous goods? I am thinking, for example, of special precautionary measures. I asked a question of the CTC Commissioner last week with respect to special precautionary measures, other than placarding and other than divisions within a train, say toxic gases and combustible materials. In terms of the hot-box detectors, that aspect, is that a priority in terms of regulations in dangerous goods?

**Mr. Ellison:** Each of the current sets of regulations does have operational rules which are peculiar to the mode. For example, certain products are allowed only on deck of a vessel and not under deck. There are operational rules with respect to the positioning of tank cars.

The modal agencies with which we work are examining those operational rules to ensure that they are as current and as appropriate and as operationally effective as possible. There may be some practical problems in seeking the perfect solution

*[Traduction]*

manière, quel que soit le mode de transport choisi. Par le passé, ce n'était pas toujours le cas puisque les règlements découlaient des gouvernements fédéral et provinciaux et, même au sein de chaque juridiction, de lois différentes. Par exemple, un produit donné pouvait être classé comme un solide inflammable pour un moyen de transport quelconque et comme une matière explosive pour un autre moyen de transport. Les raisons étaient tout à fait justifiées par le passé, mais elles ne le sont plus puisque maintenant, on insiste non seulement sur la protection du public, grâce à un emballage approprié, mais aussi sur la protection des services d'intervention en cas d'urgence, qui doivent être capables de reconnaître rapidement et avec précision le produit auquel ils ont à faire.

Une autre modification importante est la responsabilité qu'on attribue maintenant aux responsables des activités précédant le transport lui-même. Cette responsabilité sera décrite en détail dans les règlements et rencontrera jusqu'aux fabricants d'emballage, car cet emballage est rempli par quelqu'un et est transporté par une tierce partie. Il y a toujours un lien contractuel civil entre chacune de ces parties, mais c'est la première fois qu'on confie une responsabilité réglementaire à chacune afin qu'elle puisse être certaine que l'autre a fait ce qu'il fallait.

**M. Lumley:** Monsieur le président, l'autre soir j'ai énuméré une série de questions qui m'étaient venues à l'idée à la suite de divers accidents qui sont survenus au cours de l'année. M. Ellison a sans doute déjà eu l'occasion d'y réfléchir. C'est le genre de questions que le public se pose en général.

Les règlements accordent-ils la priorité à la répartition des responsabilités entre les différents phases précédant le transport ferroviaire de marchandise dangereuses? Je songe, par exemple, à des mesures de précaution spéciales. La semaine dernière, j'ai demandé au commissaire de la CCT quelles mesures de précaution spéciales on pourrait prendre pour des gaz toxiques ou des matières combustibles, a fait identifier le produit et installer des cloisons à l'intérieur d'un train. Selon les règlements sur les marchandises dangereuses, les détecteurs d'échauffement des coussinets sont-ils une priorité?

**M. Ellison:** Actuellement, chaque série de règlements énonce des règles d'exploitation propres à chaque mode de transport. Par exemple, certains produits ne peuvent pas être entreposés sous le pont d'un navire, mais uniquement dessus. D'autres règlements définissent l'emplacement des wagons citernes.

Les organismes de transport avec qui nous travaillons étudient ces règles d'exploitation afin de s'assurer qu'elles sont aussi adéquates, aussi pertinentes et aussi efficaces que possible. La recherche de la solution idéale peut poser des problèmes.



**[Text]**

to this but these are being examined by representatives of the CTC, the Coast Guard and the Air Administration.

**Mr. Lumley:** Without going into the details of the questions I asked, just for the purposes of the discussion this morning, as I am sure we all in many cases have the same kinds of questions, will you be or have you already reflected on regulations concerning hot-box detectors specifically? This is mainly because it was mentioned by a CP vice-president that the accident in Mississauga could have been prevented if those detectors had been—that is just one of them.

The use of plain cars, where they use the European placarding system—and I realize it is a problem in North America, the U.S. and Canada, of the raised letters; slower speeds; more interchange—of course, that is something you cannot put in the regulations, I guess. It is something that has to be negotiated with the railways—interchange of traffic; better use of the solid contents train concept; the cycling problem with cars with respect to rerouting; centrex phone numbers, computerization; the CTC interim regulation, a change in regulation concerning the separation of toxic gases and combustible material.

On those general areas, have you addressed these yet? Do you plan on addressing them? Obviously we want to find out the cost element from the private sector. Everybody talks about cost. I do not think any of us really know what we are talking about. Are we talking about 1/100th of a cent a gallon or 1/10th of a cent a gallon or 10 cents a gallon. This makes a considerable difference in terms of whether we want to include these in the regulations.

**Mr. Ellison:** There are some aspects of your questions, Mr. Lumley, that would not be addressed by the dangerous goods act. For example, the hot-box detectors would not be addressed by the dangerous goods act. The hot-box detectors would remain as an appropriate regulation under the Railway Act which is designed to make the passage of any car safe regardless of what it is carrying, in the same way that we must assume a tank truck carrying chlorine on the highway has the appropriate types of wheels and brakes and is under the charge of a qualified driver. However, there are some aspects of that which have in the past been taken a little step further under the dangerous goods regulations as they exist at the moment. For example, there are special additional requirements for the carriage of explosives by road with regard to the nature and number of drivers who must be with the vehicle at all times, there are certain provisions respecting the exhaust system and the fuel system of the truck in which those explosives are carried, and there are routing controls placed upon them and quantity limits placed upon the explosives that may be carried in certain areas.

• 1015

Similarly, there are at the moment special requirements for the design and maintenance of certain types of rolling equipment which is either in actual or effective dedicated service for

**[Translation]**

mes pratiques mais ces problèmes sont étudiés par les représentants de la CCT, de la garde côtière et de l'administration aérienne.

**M. Lumley:** Sans entrer dans les détails, je suis sûr que dans beaucoup de cas nous allons poser le même genre de questions; avez-vous déjà songé à des règlements sur les détecteurs d'échauffement des coussinets en particulier? Je vous pose cette question parce que le vice-président du CP a dit que l'accident de Mississauga aurait pu être évité s'il y avait eu un détecteur d'échauffement des coussinets.

Avec les wagons ordinaires, on utilise le système d'affichage européen, mais ces lettres en relief posent des problèmes aux États-Unis et au Canada; il faut rouler plus lentement, faire des changements de voie plus fréquents; bien sûr, je présume que vous ne pouvez pas inclure tout cela dans les règlements. Ce sont des choses qu'il faut négocier avec les sociétés de chemins de fer: le changement de voies, une meilleure utilisation du concept des trains transportant des solides, le problème cyclique des changements d'itinéraires, l'utilisation du système téléphonique Centrex, l'informatisation, le règlement intérimaire de la CCT, la modification du règlement relatif à la séparation des gaz toxiques et des matières combustibles.

Avez-vous touché à ces domaines généraux? Avez-vous l'intention de le faire? Evidemment, le secteur privé devra nous dire combien tout cela va coûter. Tout le monde parle de coûts. Je présume qu'aucun d'entre nous ne sait vraiment de quoi nous parlons. Est-ce que cela coûtera un centième de cent, un dixième de cent ou dix cents le gallon? Cela peut nous influencer considérablement dans notre décision de l'inclure ou non dans les règlements.

**M. Ellison:** Monsieur Lumley, certains aspects de votre question ne relèvent pas de la Loi sur les marchandises dangereuses. C'est le cas par exemple des détecteurs d'échauffement des coussinets, qui continueront à relever des règlements de la Loi sur les chemins de fer, laquelle doit assurer le déplacement des wagons en toute sécurité, quel que soit le produit qu'ils transportent. De même, un camion citerne transportant du chlore doit avoir le type de roues et de freins appropriés et doit être placé sous la responsabilité d'un chauffeur qualifié. Toutefois, par le passé, on est allé un peu plus loin avec les règlements actuels sur les marchandises dangereuses. On impose, par exemple, des normes supplémentaires spéciales pour le transport d'explosifs par camion. On exige qu'un certain nombre de chauffeurs soient en service pendant tout le trajet; le système d'échappement et le réservoir de carburant des camions font l'objet de dispositions spéciales. De plus, on surveille le parcours de même que la quantité d'explosifs pouvant être transportée dans certains secteurs.

De la même façon, certains types de trains que l'on utilise surtout pour le transport de certains produits font l'objet de normes de conception et d'entretien spéciales. Les wagons

## [Texte]

certain products. Boxcars for explosives have to be equipped with special non-spark-generating brakes. All of these things, whether they relate to the design, to the periodic inspection of tank cars and safety relief devices, the insulation and shield protection devices, are being examined, and where appropriate they will be brought under the dangerous goods regulations. Where otherwise appropriate, they will be left under the Railway Act or the Canada Shipping Act or the provincial highway legislation.

**Mr. Lumley:** I realize I am at the end of my questioning, Mr. Chairman.

Therefore, the regulations brought under this act, while being co-ordinated with other acts such as the Canada Shipping Act and the Railway Act, will not supersede those regulations in the other acts.

**Mr. Ellison:** In some places they will, but in other cases they will be founded upon the basis that a certain level of regulation exists; that the railway system is adequately maintained with regard to trackage; that the speed controls over trains, speed controls over ships passing down the St. Lawrence, are appropriate. There is that basic thing that there is safety to be achieved in the transport system just from the sheer movement of the vehicles or vessels. Over and above that, there are special considerations related to the handling and transport of dangerous goods, some of which is a shipper responsibility, some a package manufacturer responsibility, and a lot of it is the special operational responsibility of the carriers.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lumley.

Mr. Peters.

**Mr. Peters:** Mr. Chairman, these 1,200 regulations we now have are under that umbrella?

**Mr. Ellison:** We were anticipating the passage of the dangerous goods legislation and we exercised the option of preparing draft regulations, which were submitted to industry groups, emergency response forces, provincial governments, other federal agencies, in a preregulation passing phase to prepare ourselves so that when we did go to Part I of the *Canada Gazette* we had already done a lot of the consultation with industry and other regulatory agencies to diminish the amount of time that would be occasioned by the indication, in the *Canada Gazette*, of proposed regulations.

**Mr. Peters:** Yes, but some of these regulations were in effect for 20 years. I am just wondering what the original umbrella was for hazardous products control.

**Mr. Charron:** I think the important point to make is that when we talk about the 1,200 draft regulations, obviously they are not regulations.

**Mr. Peters:** Not draft; present regulations.

**Mr. Charron:** The existing regulations concerning dangerous goods are made under a variety of statutes; statutes that govern rail safety, statutes that govern marine transportation,

## [Traduction]

couverts qui transportent les explosifs doivent être munis de freins spéciaux qui ne produisent pas d'étincelles. La construction, la conception et l'inspection périodique des wagons-citerne, des dispositifs de sécurité et des mécanismes d'isolation et de protection sont actuellement passées en revue et, au besoin, elles seront soumises aux règlements sur les produits dangereux. Si cela se révèle nécessaire, elles continueront d'être soumises aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi sur l'expédition au Canada ou encore des lois provinciales des transports par route.

**M. Lumley:** Je me rends compte que mon temps est écoulé.

Vous voulez dire que les règlements qui découlent de cette loi, même s'ils tiennent compte des dispositions d'autres lois comme la Loi sur l'expédition au Canada et la Loi sur les chemins de fer, n'auront pas primauté sur les règlements qui découlent de ces dernières lois.

**M. Ellison:** Dans certains cas, oui. Dans d'autres cas, on tiendra compte du fait qu'il existe d'autres règlements. En effet, le réseau des chemins de fer doit respecter certaines normes pour les rails et la vitesse des trains; la vitesse des bateaux qui remontent le St-Laurent est également réglementée. Il existe un principe bien établi selon lequel la sécurité doit être respectée dans tout le système de transport, dès que des véhicules ou des bateaux bougent. Il existe de surcroît des dispositions spéciales pour le transport et la manutention de produits dangereux et l'expéditeur, le fabricant, et le transporteur, ont des responsabilités bien précises à cet égard.

**Le président:** Merci, monsieur Lumley.

Monsieur Peters.

**M. Peters:** Monsieur le président, par quoi sont coiffés les 1,200 règlements en vigueur?

**M. Ellison:** En prévision d'une Loi sur les marchandises dangereuses, nous avons préparé des règlements que nous avons soumis aux groupes industriels, aux groupes chargés des mesures d'urgence, aux gouvernements provinciaux, à d'autres organismes fédéraux pour que, quand les règlements seront publiés dans la partie I de la «Gazette du Canada», les intéressés aient été consultés et que les règlements proposés tiennent compte de leurs points de vue.

**M. Peters:** Je vois. Certains de ces règlements sont en vigueur depuis 20 ans. Par quoi étaient coiffés tous ces règlements sur les produits dangereux?

**M. Charron:** Quand on parle de 1,200 règlements proposés, ce ne sont pas tous des règlements.

**M. Peters:** Moi, je parle de règlements qui existent.

**M. Charron:** Les règlements actuels portant sur les produits dangereux relèvent de diverses lois comme, les Lois qui régissent la sécurité des chemins de fer, le transport maritime et



[Text]

and various provincial statutes. Those are the legal statute umbrellas of existing regulation.

• 1020

**Mr. Peters:** Well, I am just curious. We say we are enforcing certain regulations at present but we would not be enforcing draft regulations.

**Mr. Ellison:** No.

**Mr. Peters:** So we have some kind of umbrella we put into this red book. This is, I think, why members of the Committee only see what we are operating under. In relation to the regulations that we have now, obviously they have failed, they are not sufficient, or we would not be passing this piece of legislation. Why has it not been possible under the present mechanism and how are we going to solve the problem in the future? If we pass a new set of regulations, if we pass the Transportation of Dangerous Goods bill, we are not going to write into stone what the conditions are, particularly concerning chemicals. We may have new chemicals we never heard of or that have effects we never heard of before.

Was there any mechanism in place that allowed upgrading of them? And why have we got into this position in which we seem to be waiting for these regulations?

For instance, someone mentioned explosives. Well, it is all very nice to say you have these conditions for hauling explosives, but that is just not a fact. On No. 11 highway in northern Ontario they haul dynamite for the mines continually in three-ton trucks, and anybody can haul it. They have to put a sign on the front and back saying "explosives", but one driver on the truck can do anything. I am of the opinion we just could never enforce this. If we had these regulations we could not enforce them. Do you have inspectors? Are there inspectors? Or are you depending at present on provincial inspectors, or what?

**The Chairman:** Mr. Ellison.

**Mr. Ellison:** If I were to enumerate for you the number of existing pieces of legislation under which regulations are promulgated and under which enforcement programs take place, I could probably fairly easily give you a list of nearly 20 federal pieces of legislation and similar quantities in almost each province. They range from the pure transport legislation, which deals with the activities of the carrier, such as the Aeronautics Act, the Canada Shipping Act, and the Railways Act, through non-transport legislation aimed essentially at controlling import-export manufacture and use, but sometimes governing distribution, from the Explosives Act of Canada, the Atomic Energy Control Board Act of Canada, the Pest Control Products Act, and so forth. There is environmental legislation, fire marshal legislation, occupation and health and safety legislation, hazardous products, which is consumer-products oriented. Each of these has a body of regulations underneath it which are, to varying extents, enforced.

**Mr. Peters:** Would you suggest the present legislation that we are passing now is going to be all-encompassing of those

[Translation]

certaines lois provinciales. C'est en vertu d'un ensemble de lois qu'existent les règlements actuels.

**M. Peters:** Vous dites que nous mettons en vigueur certains règlements mais que nous ne le ferions pas pour des projets de règlement . . .

**M. Ellison:** Non.

**M. Peters:** Ces livres de règlements existent en vertu de lois. Les membres du comité doivent s'en tenir aux textes qui existent. Les règlements actuels ne conviennent pas et ne suffisent pas; c'est précisément pour cela que nous adoptons cette loi. Pourquoi le mécanisme actuel n'a-t-il pas permis d'adopter ces règlements et comment résoudrons-nous ce problème à l'avenir? Si nous adoptons ces règlements-ci, et si nous adoptons le projet de loi sur le transport des marchandises dangereuses, nous n'allons pas arrêter définitivement les modalités suivant lesquelles on transporte certains produits chimiques. Il y a peut-être des produits chimiques que nous ne connaissons pas encore ou dont nous ignorons toujours les effets.

N'existe-t-il pas un mécanisme qui permette de mettre ces règlements à jour? Pourquoi l'adoption de ces règlements s'impose-t-elle maintenant?

Par exemple, on a parlé d'explosifs. C'est très bien de dire qu'il existe des normes dans le transport d'explosifs, mais ce n'est pas vrai. Sur la route 11 dans le nord de l'Ontario, on transporte en permanence de la dynamite dont on se sert dans les mines et quiconque possède un camion de trois tonnes peut s'en charger. Il suffit de mettre une pancarte à l'avant ou à l'arrière du camion indiquant: «explosifs». Il suffit d'un seul chauffeur. On ne pourrait jamais faire respecter ces règlements. Existe-t-il des inspecteurs préposés à cela? Comptez-vous sur les inspecteurs provinciaux pour l'instant?

**Le président:** Monsieur Ellison.

**M. Ellison:** Il existe peut-être 20 lois fédérales en vertu desquelles on édicte des règlements et on procède à des programmes de mise en vigueur. Il en existe autant dans chaque province. Cela va des lois qui régissent les activités du transporteur comme la Loi sur l'aéronautique, la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur les chemins de fer jusqu'aux lois qui visent à contrôler la fabrication, l'importation et l'exportation, l'utilisation et parfois la distribution de certains produits comme la Loi sur les explosifs, la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique ou encore la Loi sur les produits antiparasitaires et cetera. De plus, il existe quantité de lois qui visent à protéger les consommateurs comme toutes les lois sur l'environnement, les incendies, la sécurité et la santé. Toutes ces lois sont accompagnées de règlements que l'on fait respecter à des degrés divers.

**M. Peters:** Pensez-vous que ce projet de loi englobera tous ces règlements? Je pense que c'est là notre intention et j'espère

## [Texte]

regulations? I think it is our intention, and it is my hope as a member of this Committee, that in passing the Transportation of Dangerous Goods bill we will be assuming direct control over transportation of any of these commodities, whatever the jurisdiction has been in the past. Are you of the opinion, and if you are, how do you come to that conclusion that the legislation we are passing will provide that all-encompassing control?

**Mr. Ellison:** That is the objective of the legislation, as Mr. Mazankowski has said. He has discussed this with provincial ministers and also his colleagues, that this piece of legislation will totally govern the handling for transport in the transport of dangerous goods by all modes of transport throughout the country, including those modes of transport and those handling for transport situations which may traditionally have been under provincial jurisdiction. And with the very broad application and the opportunity given in the bill to empower negotiated agreements between the federal and provincial governments to work out who will administer the bill and in which areas, it is hoped that we can in fact consolidate these various conflicting regulations into one coherent standard and apply it uniformly with equal penalties where offences have occurred by inspectors acting with equal power anywhere in the country.

• 1025

The regulations do envisage—and these have been drafted and are in the hands of industry and provincial and federal officials now—that, for example, the Chief Inspector of Explosives would be consulted in the classification of explosives and the Atomic Energy Control Board would be consulted in the classification of radioactive materials.

**Mr. Peters:** It is all very nice to say we are going to get this kind of co-operation, but that co-operation has got to come in a much stronger form than that, and normally when we pass federal legislation—you mention pest control legislation—this comes usually by the proclamation of the regulations. As contemplated, are the draft regulations structured in such a way that part of the regulations will be totally within the federal jurisdiction with the passage of the bill or shortly after the passage of the bill, and the other regulations divided into sections so that when Atomic Energy gets around to agreeing to give you the control, you will be able to proclaim that section of the act? Mr. Chairman, many of these bills that we have passed have been in a number of parts and some of those parts are never proclaimed. They are there but they are never proclaimed because we have not had agreement. The witness seems to imply that we already have agreement and then when we pass this legislation we will also be authorizing regulations to cover the whole gamut of the things that we are talking about. Normally it is mentioned in the legislation, which it is not, as I read it. If Atomic Energy gives up its control, if manufacturing, which in many cases is under provincial jurisdiction, gives up its control, are you suggesting that those agreements have reached the stage where the passage of this bill would have all the regulations very shortly in effect, or does it hinge on holding back some of the regulations, some sections of regulations that take provincial compliance, that take compliance from the Shipping Act, the Aeronautics Act,

## [Traduction]

qu'avec l'adoption de ce projet de Loi sur le transport des marchandises dangereuses, nous exercerons un contrôle direct sur le transport de ces produits, quelle qu'ait été la situation par le passé. Êtes-vous du même avis que moi? Le cas échéant, qu'est-ce qui vous fait penser que cette loi nous permettra d'exercer ce genre de contrôle?

**M. Ellison:** C'est l'objectif de la loi, comme l'a dit M. Mazankowski. Il a étudié la question avec les ministres provinciaux et avec ses collègues; ce projet de loi concernera tous les modes de transport de marchandises dangereuses dans le pays, y compris ceux qui ont toujours relevé de la compétence provinciale. Vu que le projet de loi nous permet de négocier des accords avec les provinces sur l'administration de la loi, espérons que l'on en arrivera à un ensemble cohérent de normes s'appliquant de façon uniforme, avec des sanctions également uniformes.

Les règlements qui ont été communiqués aux responsables du secteur privé, des provinces et du fédéral, prévoient que l'inspecteur en chef des explosifs sera consulté à propos de la classification des explosifs et que la Commission de contrôle de l'énergie atomique sera consultée à propos de la classification des matières radioactives.

**M. Peters:** Il est fort intéressant d'entendre parler de collaboration mais celle-ci devrait apparaître de façon beaucoup plus tangible; normalement, dans le cadre des lois fédérales, et vous avez parlé de la loi sur les produits autiparasitaires, ce genre de mesures fait l'objet de règlements. Est-ce que certains de ces règlements relèveront totalement de la juridiction fédérale alors que les autres seront répartis en diverses rubriques de sorte que, lorsque la Commission de contrôle de l'énergie atomique vous confèrera les moyens de contrôle, vous pourrez faire proclamer les articles correspondants? Monsieur le président, nous avons adopté beaucoup de projets de loi divisés en plusieurs parties dont certaines n'ont jamais été proclamées, et ce parce que nous n'en n'avons pas reçu l'accord. Le témoin semble vouloir dire que nous avons déjà reçu l'accord et que, en adoptant le projet de loi, nous autoriserons également la promulgation de règlements couvrant l'ensemble des domaines dont nous parlons actuellement. Normalement, le projet de loi fait état d'une telle situation, ce qui n'est pas le cas ici. Supposons que la Commission abandonne son contrôle, que les fabricants, qui bien souvent relèvent de la compétence provinciale, abandonnent leur contrôle, voulez-vous dire que ces règlements seraient appliqués aussitôt après l'adoption du projet de loi ou bien faut-il que certains de ces règlements soient approuvés par les provinces ou qu'ils soient conformes à la Loi sur la marine marchande du Canada, à la Loi sur l'aéronautique, à la Loi relative à l'EACL? Les accords passés avec les provinces et avec les autres organismes gouvernemen-



## [Text]

the AECL legislation? Would it not have to be spelled out in the bill, the kind of agreement we had with the provinces and with these other government agencies in the other pieces of legislation which in effect would supersede this bill? Incidentally, it is my hope that we can arrive at that kind of conclusion, but it is going to have to be done in a formal way, because I want to see the Hazardous Products Act when we pass it apply to everything of a hazardous nature which is transported in Canada. I cannot see its being done without some concurrence of other legislation that we have already in effect, and provincial jurisdictional difficulties as well.

• 1030

**The Chairman:** Thank you, Mr. Peters.

**Mr. Charron:** I would like to make two points in respect of Mr. Peters' questions.

First, this proposed act is in fact unique in respect of some of the points he raised on this piece of legislation, in that it will apply, obviously, upon enactment to all federal jurisdictions and it will apply to provincial jurisdiction where an agreement is worked out with the province or provinces. There has been, over the past couple of years, a tremendous amount of discussion with the provinces and there is a great desire on the part of the provinces to see this legislation enacted so that these agreements can be entered into. And why? Because one principal feature of safety in the handling and transportation of dangerous goods is uniformity in the rules. Just last week in discussions with senior officials of the government of one province, again the hope, the desire, was expressed that this legislation will come about soon so that regulations can be enacted.

There is another feature in the bill in respect of application within provincial jurisdiction whereby, should there not be agreement after a suitable period of time of negotiations, the law can apply unilaterally to that province. However, we expect that this provision will not have to be applied. We have assurances, and the minister had very strong assurances in Regina some weeks or months ago in meetings with his provincial counterparts, of support for the bill and the wish of the provinces to enter into these agreements so that the regulations will apply. Again, I think it is because of the uniqueness of the subject matter. I think it is fair to say that the simple fact of achieving uniformity in regulations and in enforcement will not by itself necessarily prevent all accidents, but it certainly goes a long way in enabling people to deal with accidents and, of course, in the prevention of accidents.

Mr. Ellison, did you want to add anything to this?

**The Chairman:** Mr. Ellison.

**Mr. Ellison:** One of the questions that has been asked is why the bill does not amend other pieces of legislation to eliminate their regulation-making powers, and the principal reason is that we may still have to use these other acts, in an appropriate but limited manner, to address certain specific questions. Perhaps the best example would be that the Canada Shipping Act is used to govern the construction and operation of vessels,

## [Translation]

taux et qui prévalent sur le présent projet de loi ne devraient pas y être indiqués? J'espère que nous pourrions en arriver là parce que je souhaite que la Loi sur les produits dangereux s'applique à tous les produits dangereux transportés au Canada. Il faut nécessairement tenir compte des lois actuellement en vigueur et aussi de la compétence des provinces.

**Le président:** Merci monsieur Peters.

**M. Charron:** Permettez-moi de faire deux remarques à propos des questions de M. Peters.

Le présent projet de loi est unique en ce sens qu'il s'appliquera à tout ce qui relève de la compétence fédérale ainsi qu'à ce qui relève de la compétence des provinces, dans les cas où une entente a été conclue. Depuis quelques années, les provinces souhaitent intensément que ce projet de loi soit adopté et que ces ententes soient conclues. Pourquoi? Parce que la sécurité dans le domaine de la manutention et du transport de marchandises dangereuses dépend essentiellement de l'uniformité des règlements en la matière. La semaine dernière, des hauts fonctionnaires d'un gouvernement provincial ont justement exprimé le désir que le projet de loi soit adopté rapidement de façon à ce que les règlements puissent être proclamés.

D'autre part, il est prévu dans la loi que celle-ci s'appliquera de façon unilatérale aux provinces avec lesquelles des ententes n'auront pas pu être conclues. Nous pensons cependant qu'il ne sera pas nécessaire d'appliquer cet article. Lorsqu'il les a rencontrés à Regina il y a quelques semaines ou quelques mois, ses homologues provinciaux ont donné la ferme assurance au ministre qu'ils appuieraient le projet de loi et ils lui ont signalé que les provinces étaient désireuses de conclure ces ententes de façon à ce que les règlements puissent s'appliquer. Là encore, en raison du caractère particulier de la question. Il ne faut pas croire cependant que l'uniformité au niveau des règlements et de leur application permettra nécessairement d'éviter tout accident, mais il sera ainsi beaucoup plus facile de les éviter et aussi de prendre des mesures nécessaires en cas d'accident.

Monsieur Ellison, voulez-vous ajouter quoique ce soit?

**Le président:** Monsieur Ellison.

**M. Ellison:** On a demandé pourquoi le présent projet de loi ne prévoyait pas la modification d'autres lois afin d'en supprimer les pouvoirs de réglementation. Il se trouve que, dans certains cas très précis, il nous faudra peut-être encore utiliser ces autres lois, certes de façon limitée. Prenons l'exemple de la Loi sur la marine marchande du Canada qui concerne la construction, le fonctionnement et l'inspection des navires. Il

*[Texte]*

and it may be much more appropriate to retain under the Canada Shipping Act some provisions respecting the installation and operation on the vessel of fire-fighting equipment appropriate to the fact that it is carrying dangerous cargoes, but doing it under the Canada Shipping Act, which otherwise addresses the entire question of the design and construction and inspection of that ship.

Likewise, the Railway Act may well be the best mechanism for dealing with certain special things about the routing or the type of trackage or marshalling yards where dangerous goods would be handled because the Railway Act focuses directly on that particular area. And at this stage for us to perhaps eliminate certain paragraphs of certain acts would be unwise. This is why Clause 27 deals with the transitional. It says that where regulations under other acts are inconsistent these will prevail. It is, I guess, caution on the part of the servants of the government that we would not want to surgically remove these powers at the present time.

• 1035

**The Chairman:** Thank you, Mr. Peters.

Mr. Jelinek.

**Mr. Jelinek:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask a few questions of Mr. Ellison as well.

The way I understand it, the bill provides for the appointment of inspectors who will generally be empowered to enter premises, inspect goods, packages, conveyances, facilities and storage places. They will also be empowered to take or request taking whatever measures they deem necessary, including seizure, removal and destruction of goods and property.

Mr. Ellison, could you explain to us under what specific conditions these inspectors will be able to take these measures?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, my remarks have to be prefaced by the statement that any inspectors appointed under the act will have to have certain qualifications prior to being so appointed and, depending on their qualifications, their authority to inspect may be limited. For example, the inspection of dangerous goods on board a vessel will be limited to people who have Maritime experience and we would not necessarily allow somebody whose principal occupation has been the inspection of railway tank cars to enter the ship's hull.

Given that, they must have reasonable and probable grounds for expecting that such goods are being handled or transported before they commence an inspection, and they must be capable of performing their inspection without increasing the safety risk that is present. Some of the industry people who have discussed the powers of inspectors have pointed out that the inadvertent inspection of certain packages may, in fact, result in the release of a product which should not be released. This is why the phraseology of that section has been toned a little bit from Bill C-17, to talk about reasonable and probable grounds for believing and also requesting that certain things be opened rather than opening them themselves, unless they have

*[Traduction]*

serait certainement préférable d'y maintenir les dispositions relatives à l'installation et au fonctionnement de matériel de lutte contre les incendies dans le cas de navires transportant une cargaison dangereuses.

Il en va de même pour la Loi sur les chemins de fer, notamment en ce qui concerne les itinéraires ou le triage de certains wagons chargés de produits dangereux. Je ne pense pas qu'il serait bon, vu le point où nous en sommes, d'éliminer certains paragraphes de certaines lois. C'est la raison pour laquelle l'article 27 traite d'une situation provisoire. Il prévoit que le présent projet de loi s'appliquera en cas d'incohérence entre les règlements promulgués dans le cadre de diverses autres lois. C'est par prudence, je suppose, que nous ne voulons pas procéder à l'ablation de ces pouvoirs à l'heure actuelle.

**Le président:** Merci, monsieur Peters.

La parole est à M. Jelinek.

**M. Jelinek:** Merci, monsieur le président. J'aimerais également poser quelques questions à M. Ellison.

Le projet de loi prévoit donc la nomination d'inspecteurs qui seront chargés d'inspecter les marchandises, les emballages, les moyens de transport, les installations et les entrepôts. Ils seront également habilités à prendre les mesures qu'ils estiment nécessaires, y compris à ordonner la saisie, le déplacement ou la destruction de certaines marchandises.

Monsieur Ellison, j'aimerais que vous nous précisiez dans quelles conditions ces inspecteurs pourront prendre de telles mesures.

**M. Ellison:** Monsieur le président, je dois dire tout d'abord que tous les inspecteurs nommés aux termes de la loi devront disposer de certaines qualifications; et que leurs pouvoirs en matière d'inspection dépendront de ces qualifications. Par exemple, seuls pourront monter à bord d'un navire pour inspecter des produits dangereux, des personnes ayant une expérience du domaine maritime et nous n'envisageons pas de confier à des spécialistes de l'inspection des wagons citernes l'inspection des cales des navires.

D'autre part, les inspections doivent être justifiées et ne doivent pas aggraver les risques. Certains nous ont même dit que des fuites accidentelles pourraient résulter d'inspections maladroites. C'est la raison pour laquelle nous avons, dans une certaine mesure, modifié les termes du projet de loi C-17. Nous parlons de raisons de croire, et nous demandons également que les inspecteurs fassent ouvrir certains colis, plutôt que de les ouvrir eux-mêmes, à moins qu'ils y soient obligés, en l'absence de personnes qualifiées.



**[Text]**

to. If there is nobody else around who could perhaps, with industrial expertise, know how to do this, then the inspector may have to.

**Mr. Jelinek:** Is there a definition of dangerous goods as they pertain to the bill? Again, a more specific one. We keep talking about dangerous goods, but I have yet to hear the cutoff line as to where dangerous goods would fall within the scope of the bill and others would not.

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, the bill itself provides in the attached schedule a list of nine broad classes of dangerous goods, Class 3 of which is, for example, inflammable and combustible liquids. Under the regulations the definition of that is addressed, and it does it in several matters. It deals, first of all, with what is a liquid. This is something which is a solid and something which is a gas, because there is obviously a scientific determination of the liquid state.

• 1040

Following this it then deals with the question of what constitutes a flammable liquid versus a combustible liquid and this is essentially dealt with by the use of a criteria known as flash point of the substance. This is the point at which the vapours of the liquid will ignite and depending on the flash point, the substance is classified either as a combustible liquid which means it has a combustibility but not a true inflammability or it is regarded as an inflammable liquid or a very inflammable liquid. The class three is divided into a number of divisions based upon such characteristics as flash point, volatility, viscosity of the substance and its boiling point. These are all addressed, for each of the classes, in the regulations.

**Mr. Jelinek:** The reason I asked these questions is, I personally agree with the strong language that the bill offers to these appointed inspectors to empower them with what is in the act but there has been concern already voiced as to the inspectors being in a position under this act, unless it is more clearly defined, to take advantage of the powers and seize goods and even destruct goods and property where perhaps they should not be in a position to do so. I still think the outline, as I read it in the bill, is not clear enough on how far the inspectors can go in dealing with these matters.

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, the powers of the inspector to seize goods are very strictly limited by the fact that he must have reasonable grounds to believe that there is an immediate threat to public safety.

**Mr. Jelinek:** What is reasonable grounds?

**Mr. Ellison:** It may well be that there is a tanker truck on the side of the road which is leaking. He could not physically seize it but he could in such circumstances advise or request the truck driver to move the truck to a remoter area until such times as the leak can be examined in detail and blocked.

**Mr. Jelinek:** Mr. Chairman, one final short question. All of these answers tend to deal with matters after the fact, such as reasonable grounds to enter if there is a possibility of some danger developing or if some danger has already developed. Will these inspectors be in a position to inspect, particularly

**[Translation]**

**M. Jelinek:** Le projet de loi donne-t-il une définition des marchandises dangereuses visées? Nous entendons toujours parler de marchandises dangereuses, mais je ne sais toujours pas où est la ligne de démarcation.

**M. Ellison:** Monsieur le président, en annexe au projet de loi figure une liste des 9 classes de marchandises dangereuses. La classe 3, par exemple, comprend les liquides combustibles et inflammables. Les règlements font allusion à cette définition, à plusieurs titres. Ils déjussent, premièrement, les produits liquides. L'état liquide est un état clairement déterminé du point de vue scientifique.

Ensuite, on fait la distinction entre un liquide inflammable et un liquide combustible, ce qui dépend de ce que l'on appelle le point d'inflammabilité de la substance. Il s'agit du point auquel les vapeurs du liquide s'enflamment et, en fonction du point d'inflammabilité, la substance est considérée comme un liquide combustible, c'est-à-dire qu'elle est combustible mais pas vraiment inflammable, ou comme un liquide inflammable ou encore comme un liquide très inflammable. La classe 3 est constituée de plusieurs divisions en fonction de diverses caractéristiques comme le point d'inflammabilité, la volatilité, la viscosité de la substance et son point d'ébullition. Ces précisions figurent pour chaque catégorie dans tous les règlements.

**M. Jelinek:** J'accepte les dispositions du présent projet de loi à propos des inspecteurs mais il se trouve que l'on craint que ces inspecteurs profitent des pouvoirs que la loi leur confère pour ordonner la saisie et même la destruction de marchandises et de biens alors qu'ils ne devraient peut-être pas être habilités à agir de la sorte. Je pense que le projet de loi manque de précision à ce propos.

**M. Ellison:** Monsieur le président, les pouvoirs de saisie dont disposent les inspecteurs sont très limités en ce sens qu'ils doivent avoir des motifs raisonnables de croire que la sécurité du public est immédiatement menacée.

**M. Jelinek:** Que sont des motifs raisonnables?

**M. Ellison:** Supposons qu'un camion citerne rangé sur le bord de la route présente des fuites. Il ne sera pas là question de saisie, mais l'inspecteur pourra demander au chauffeur de conduire son camion dans un endroit éloigné en attendant un examen détaillé des fuites.

**M. Jelinek:** Monsieur le président, une dernière question. Toutes ces réponses ne concernent que les mesures prises après coup. Ces inspecteurs pourront-ils procéder à des inspections du matériel, des emballages et des marchandises avant d'être

## [Texte]

equipment and packaging and the goods themselves, prior to any reasonable grounds of danger taking place so as to prevent a possible accident rather than deal with the fact after an accident has taken place?

**Mr. Ellison:** Yes, sir, Mr. Chairman, the intention is that inspectors may visit any truck terminal or any shipper's premises, where dangerous goods are expected to be handled and examine them at any time, after due notification that he is in fact a certified inspector and can do so, to see whether or not the regulations are being complied with. It is only when he perceives that an imminent danger is present that he can then order up and seize and destroy, if necessary. Most of these powers are in existence in the Explosives Act or the other acts that will be replaced or used in consort with this.

• 1045

**The Chairman:** Thank you, Mr. Jelinek. Mr. Harquail, please.

**Mr. Harquail:** Thank you, Mr. Chairman. I want to go back a bit to what the Minister said this morning because I think that is important and also what we have agreed upon in Committee and motions earlier this morning that we are going to hear witnesses and have a full opportunity to air all aspects of this important bill.

I, too, want to support and echo the Minister's remarks about the responsible approach by the Committee, certainly from our point of view, on the passage of this bill. It just strikes me though as passing strange that, although we do understand that parliamentary secretaries would be questioning Crown corporations, it is odd that they would be taking up the time of the Committee to question officials of the department of which he is the Parliamentary Secretary.

As we do not want to be interpreted as being partisan this morning, I want to get on with my questioning. Through you, Mr. Chairman, to the officials, if we take five years to bring forth—

**The Chairman:** Mr. Harquail, just on that point, the Chair will determine who speaks and the order in which they do speak. I think it is quite clear that there is ample precedence. If the Parliamentary Secretary has a question from time to time that he wants to ask, I think it has been the practice, not only of this Committee but of all standing committees, to permit and allow that. The Parliamentary Secretary exercises discretion having regard to his accessibility to officials and to the ministry and appreciates the role of other members of the Committee. I think that is true in all cases and has always been so.

**Mr. Harquail:** Thank you, Mr. Chairman, I appreciate your comments and, in supporting the democratic right to speak, I would never be in opposition to that. But I am just wondering if there is a difficulty between the role of government and the role of opposition, in the transition.

## [Traduction]

convaincus qu'il y a risque? N'est-il pas préférable de prévenir un accident plutôt que d'intervenir après coup?

**M. Ellison:** Oui monsieur le président, nous voulons que les inspecteurs puissent s'assurer que les transporteurs ou les expéditeurs de marchandises dangereuses respectent les règlements en venant sur les lieux mêmes, et ce après préavis. L'inspecteur n'ordonnera la saisie ou la destruction de marchandises que s'il estime le danger imminent. La plupart de ces pouvoirs sont déjà prévus dans le cadre de la Loi sur les explosifs ou d'autres lois qui seront remplacées par celle-ci ou appliquées parallèlement.

**Le président:** Merci, monsieur Jelinek. Monsieur Harquail, je vous prie.

**M. Harquail:** Merci, monsieur le président. Je veux revenir un peu sur ce qu'a dit le ministre ce matin car j'estime que c'est important et également sur les motions que nous avons adoptées plus tôt ce matin relativement à la comparaison de témoins et aux délais permettant d'étudier à fond tous les aspects de cet important projet de loi.

Je tiens également à répéter les remarques du ministre félicitant le comité de son attitude responsable, certainement de notre point de vue, quant à l'adoption de ce projet de loi. Toutefois, bien que nous comprenions que lorsqu'il s'agit de sociétés de la Couronne, les secrétaires parlementaires puissent poser des questions, il me semble étrange que le secrétaire parlementaire puisse prendre une partie si précieuse du temps du comité pour poser des questions aux fonctionnaires du ministère dont il est le secrétaire parlementaire.

Ceci dit, et ne voulant pas être taxé de partisanerie, je passe à mes questions. Messieurs les fonctionnaires, s'il nous faut cinq ans...

**Le président:** Monsieur Harquail, à ce propos, je vous rappelle que c'est la présidence qui détermine qui prend la parole et dans quel ordre. Les précédents ne manquent pas, et il n'y a aucun doute à ce sujet. Si le secrétaire parlementaire souhaite poser une question, la coutume veut, non seulement au sein de ce comité mais au sein de tous les comités permanents, qu'on le lui permette. Le secrétaire parlementaire sait qu'il lui est loisible dans le cadre de ses fonctions de poser des questions aux fonctionnaires et il comprend le rôle des autres membres du comité. Cette situation est universelle et l'a toujours été.

**M. Harquail:** Merci, monsieur le président. Je reconnais le bien-fondé de vos remarques et s'agissant du respect du droit démocratique de parole je ne me rangerai jamais parmi les opposants. Je me demande simplement si le changement de rôle, de l'opposition au gouvernement, ne pose pas quelques problèmes.



[Text]

But, Mr. Chairman, through you to the officials, on the question of—

**The Chairman:** I would remind you, Mr. Harquail, that I am perfectly aware of it. Having served there for 14 years I am painfully aware of it.

**Mr. Harquail:** Thank you very much. Through you, Mr. Chairman, we know that there seems to be agony in deciding on terminology. We are told that you have spent five years trying to bring forward an acceptable draft of the bill; we are told that you are on your third draft now; we are also told that you have all the other provinces with their own statutes and regulations. Is there not a way by which we can be more concise and precise in zeroing in on very essential straightforward terminology that can be used in a bill to give very clear direction and instruction to those persons and corporations that will be transporting dangerous goods in this country?

**Mr. Charron:** Mr. Chairman, the member has raised several points. On one of the points you raised, quite inevitably, in an attempt to bring together so many things that have been handled differently in the past, time is involved. Also, again, one of the basic characteristics of this bill is that it requires under normal circumstances agreement by the provinces, and they have a very large share in this, and that is a time-consuming exercise whereby people have had to sit with the provincial officials and obtain their agreement and also obtain their input; and it is the same with industry.

On the question of terminology, I am not sure that I know what the problem is. I do not think there is terrible disagreement on terminology but maybe Mr. Ellison can elaborate on this.

**Mr. Harquail:** Before I go to Mr. Ellison, when we talk about safety, is there any room for play in misinterpretation or confusion? We know that the law has to be understood; ignorance of the law is no excuse in court.

• 1050

Is there not the risk here, with so many different regulations federally and also in other regions, that there is the opening of the possibility of misinterpretation which in itself would possibly contribute to creating a dangerous situation, albeit that it would be explained later on why or how this happened? Are we not trying to avoid a situation which would be directly arising as the result of a misinterpretation of a provincial regulation versus a federal regulation where there is some play in between? Would we not want to be very clear even if the federal government has to exert more power in that area because of the seriousness of this particular bill in attempting to have better control across the country as these goods would be going from province to province rather than having many aspects of federal regulations with the bill and the various other provinces having many aspects of regulations? What about the possibility of the misinterpretation in contradiction to what we are trying to do here and contributing possibly to a serious action or disaster?

[Translation]

Ceci dit, messieurs les fonctionnaires, au sujet...

**Le président:** Je vous rappellerais, monsieur Harquail, que je suis parfaitement conscient de ce problème. Ayant été membre de l'opposition pendant 14 ans, j'en suis cruellement conscient.

**M. Harquail:** Merci infiniment. Nous savons que la terminologie vous a causé des maux de tête épouvantables. D'aucuns disent qu'il vous a fallu cinq ans pour parvenir à une rédaction acceptable du projet de loi, qu'il s'agit de la troisième mouture et que les provinces ont chacune leurs propres statuts et leurs propres règlements. Ne serait-il pas possible d'être plus concis et plus précis et d'utiliser une terminologie simple qui indiquerait sans équivoque la marche à suivre aux personnes et aux compagnies transportant des marchandises dangereuses?

**M. Charron:** Monsieur le président, le député a soulevé plusieurs questions. Il est pratiquement inévitable qu'une telle tentative de regroupement de tant de marchandises manutentionnées de manière différente auparavant, prenne du temps. Également, une des caractéristiques fondamentales de ce projet de loi est qu'il requiert en temps normal l'accord des provinces puisqu'elles sont concernées au premier chef. Pour parvenir à ces accords, il nous a fallu longuement discuter avec les représentants des provinces. Il en a été de même avec les représentants de l'industrie.

Pour ce qui est de la terminologie, je ne suis pas certain de comprendre le problème. Je ne pense pas qu'il y ait de désaccords importants à ce sujet mais M. Ellison peut peut-être vous en dire un peu plus.

**M. Harquail:** Avant de laisser M. Ellison répondre, j'aimerais poser une question supplémentaire au sujet de la sécurité. Reste-t-il encore des possibilités de confusion ou d'interprétation erronée dans ce domaine? Nous savons que la loi doit être comprise et que nul n'est censé ignorer la loi.

Cette prolifération de règlements fédéraux et provinciaux n'entraîne-t-elle pas le risque d'une interprétation erronée qui pourrait contribuer à la création d'une situation dangereuse, quand bien même on nous expliquerait après coup pourquoi et comment c'est arrivé? Notre objectif n'est-il pas d'éviter ces situations pouvant être le résultat direct d'une interprétation erronée provoquée par la présence d'un règlement provincial et d'un règlement fédéral? Notre objectif n'est-il pas de supprimer toute ambiguïté même au prix d'accorder des pouvoirs supplémentaires au gouvernement fédéral dans ce domaine à cause de la gravité de cette question. Ne serait-il pas préférable d'avoir une loi régissant le transport de ces marchandises sur l'ensemble du territoire plutôt que d'avoir des règlements fédéraux couvrant certains aspects et des règlements provinciaux en couvrant d'autres? Ne pensez-vous pas que des interprétations erronées viendront contrecarrer ce que nous essayons de faire et seront éventuellement à l'origine de nouvelles catastrophes?

## [Texte]

**Mr. Charron:** Mr. Chairman, as a matter of fact, that is one of the prime objectives of this legislation, to bring uniformity in the language, in the definition, in the regulations, in the procedures in which consistency does not exist now. The objective of this legislation and the approach we have been taking to developing draft regulations attempt to do exactly that.

**Mr. Harquail:** That is certainly what I would be calling for this morning apart from all the witnesses we are going to hear and all the verbiage and the various drafts, experts will be called in to participate. This is what is on the minds of Canadians in this country. People go to bed in the evening and, they do not know what is going by in tractor-trailers or going through their community on rails. It is not that we are always going to wait for something which occurred just recently and on which no one had any control over if we are going to legislate protection for people.

If Canadians knew exactly what was being transported from time to time through their community, they would be pretty alarmed and certainly would take steps or action to prohibit the transport of those goods through any given community. When something like the Mississauga thing happens, you could almost say that people are in the situation then, not only of life and death, but they are being held hostage by a given situation. But in the incident in Mississauga they had to move out; they were forced to leave that area for quite a long period of time which was an infringement on their own rights, which is another aspect of the results of such a disaster.

That is really the point that I am coming at. I think we should avoid a lot of convoluted or complicated regulation on top of regulation on top of regulation. It would probably take a team of lawyers to sort out exactly the priorities, who has the first right, whether it is federal or provincial. You can have pretty lengthy debates in a courtroom on the interpretation of the law and that I think we should try to avoid it in the drafting of this.

Mr. Chairman, I realize that time is always limited. I want to go to Mr. Ellison on the whole question of what took place in New Brunswick. I know you were in New Brunswick recently. I am not entirely sure of your mandate there or whether you were having hearings and were gathering information as well on the same topic or the same question that we are on this morning. I would like you to comment about what steps will be taken to include it in this bill and the regulations to avoid the type of thing that happened in New Brunswick in recent months, where we saw—really the words to be used in that situation—that article that was misplaced on its way to the Lepreau project, the Lepreau project in Saint John, New Brunswick, when it could not be found for a considerable period of time, not 24 hours or two or three days—you know it had the provincial authorities, the Emergency Measures officials and the RCMP in a real quandary. And there was the cost of the time, 24 hours around the clock that was spent trying to locate that item, a radioactive materials parcel, which was finally located in a warehouse. I think that shows a lot of slippage and negligence and slackness there in terms of con-

## [Traduction]

**M. Charron:** Monsieur le président, un des objectifs principaux de cette mesure législative est justement de réaliser une uniformisation de la langue utilisée tant dans les définitions que dans les règlements et les procédures actuels. Cette mesure législative, ainsi que les efforts que nous avons mis dans la rédaction des règlements, tendent justement à ce but.

**M. Harquail:** C'est justement ce que je réclame ce matin. Ce ne sont pas des exposés verbeux sur les différentes possibilités de rédaction que nous voulons entendre, ce sont les spécialistes que nous voulons entendre. Ce problème inquiète tous les Canadiens. Ils vont se coucher le soir et ne savent pas ce que contiennent les camions et les trains qui passent près de chez eux. Il ne faut pas toujours attendre que se reproduise un événement incontrôlable comme le dernier avant de mettre en place une législation protégeant véritablement la population.

Si les Canadiens savaient ce qui circule de temps en temps dans leur ville ou leur village, ils s'inquièteraient en toute justice et prendraient des mesures pour en interdire le passage. Lorsqu'un incident comme celui de Mississauga survient, non seulement c'est une question de vie ou de mort, mais la population est pratiquement tenue en otage. Les habitants de Mississauga, ont du quitter leur ville, on les a obligés à quitter la région pendant une longue période de temps, violant ainsi leurs droits fondamentaux, autre conséquence d'une catastrophe de ce genre.

C'est en vérité à ce point que je veux en venir. Il nous faut éviter cette escalade de règlements. Pour déterminer qui a la préséance, le Fédéral ou le Provincial, il faudrait une armée d'avocats. L'interprétation de la loi peut donner lieu à de longs débats devant les tribunaux. La rédaction de cette loi devrait être telle que nous évitions cet écueil.

Monsieur le président, je sais que nous manquons toujours de temps. Je voudrais m'adresser à M. Ellison au sujet de ce qui vient de se passer au Nouveau-Brunswick. Je sais que vous venez de vous rendre au Nouveau-Brunswick. Je ne suis pas certain que vous vous y soyez rendu pour tenir des audiences ou pour obtenir des renseignements relatifs à la question dont nous discutons ce matin. J'aimerais savoir quelles mesures seront prises pour que ce projet de loi et ses règlements permettent d'éviter le renouvellement de ce qui s'est passé au Nouveau-Brunswick, la perte et la récupération de cet objet destiné à l'usine Lepreau à Saint-Jean qui a mis sur le pied de guerre pendant des semaines les autorités provinciales, les fonctionnaires des mesures d'urgence et la Gendarmerie royale. Tous ces gens mobilisés, et à quel prix, 24 heures sur 24 pour essayer de localiser ce colis contenant des matériaux radioactifs qu'on a finalement retrouvé dans un entrepôt. C'est la preuve que notre système de contrôle comporte bien des lacunes, des carences et des failles. Il y a eu aussi le deuxième incident à Saint-Jean même, incident qui devrait intéresser mon collègue, le député de Saint-Jean, M. Ferguson, et le



## [Text]

trols—as well as the second incident that took place in the City of Saint John, New Brunswick itself, in which I am sure my colleague, the member from Saint John, Mr. Ferguson, would be interested, and the danger to which these people in that particular community were exposed. How do you see avoiding a situation like that, in both those cases, in addition to what other incidents have been referred to by other members in the House and in this committee, recent events in recent times, relating to the serious aspect of attempting to draft a bill that will be all-encompassing to guard and protect and to eliminate that percentage of risk and to give the utmost in protection and safety to all Canadians with respect to the movement of dangerous goods?

• 1055

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, the misplacement or loss of any consignment of dangerous goods is naturally a serious matter. The objectives of both the current regulations and those which we are proposing is to ensure that products which have these characteristics are adequately packaged in the first instance so that the product itself does not escape from the packaging in which it is placed, that the documentation which will be presented by the shipper to the carrier will adequately and accurately describe the product which is being offered for transport, and that the package itself will be clearly identified and labelled to indicate that it has dangerous contents.

Under normal circumstances the vehicle is loaded by somebody other than the driver. He picks up a sealed vehicle and drives his journey. He has some documents in the cab of his vehicle and he delivers. At any time when he is delivering he counts the number of pieces that he is delivering and, if there is a shortage, or he may indeed have too many, or there is damage, this is noted. Every transport industry has what is known as a claims department and normally the driver would just simply refer that to the claims department and say: when I arrived I did not have this parcel that I am supposed to have.

I understand in this particular case that that document did not identify that the parcel was in fact radioactive materials and therefore he just assumed that he was delivering, or unable to deliver, one 75 pound parcel, that he was not even sure was put on the truck in the first place, because he did not load the truck.

The regulations do try to address this question to make sure that where there is a shortage or a damage that immediate searches start in that system to find out where it is. However, in the event that something is lost, if the shipper has otherwise done his job and properly packaged it, then the risk to the public is in fact relatively minor because it is in the correct packaging, and an investigation would find out where compliance does not take place and prosecution would occur.

**Mr. Harquail:** Well, that has to be the classic case that the regulation of the system is too weak to control.

**The Chairman:** Excuse me, Mr. Harquail, you have been into it for 15 minutes now and I think in order to accommodate the 8 other names that I have on the list I am going to

## [Translation]

danger qu'il a fait courir aux habitants. Ne pensez-vous pas qu'il est urgent pour éviter que de tels incidents ainsi que ceux dont d'autres députés ont parlé à la Chambre et en comité, incidents récents, ne se reproduisent, de rédiger un projet de loi universel protégeant véritablement tous les canadiens, éliminant les risques au maximum, et assurant leur sécurité en matière de transport de marchandises dangereuses?

**M. Ellison:** Monsieur le président, l'égarement ou la perte d'un colis contenant des marchandises dangereuses est bien entendu une question grave. Les objectifs des règlements actuels et de ceux que nous proposons sont d'assurer que les produits ayant ces caractéristiques soient tout d'abord suffisamment bien emballés pour que le produit lui-même ne puisse sortir de son emballage, deuxièmement que les documents présentés par l'expéditeur au transporteur décrivent avec la précision nécessaire le produit devant être transporté, et troisièmement que le paquet lui-même soit étiqueté de façon à indiquer clairement qu'il s'agit d'un produit dangereux.

En temps normal, le véhicule est chargé par une autre personne que le chauffeur. Ce dernier prend livraison d'un véhicule scellé et accomplit sa course. Il a certains documents dans sa cabine et il fait ses livraisons. Il compte toujours le nombre de colis livrés et s'il s'aperçoit qu'il lui en manque, ou même qu'il en a de trop, ou que certains sont endommagés, il le note. Chaque entreprise de transport a ce qu'on appelle un service de réclamation et normalement, le chauffeur signale simplement à ce service qu'arrivé à destination, il lui manquait tel ou tel colis.

Dans ce cas particulier, les documents n'indiquaient pas que ce colis contenait des matériaux radioactifs et par conséquent il s'agissait simplement pour lui d'un colis de 75 livres à livrer, qu'il n'a pu livrer, et dont il n'était même pas sûr qu'on l'ait mis dans son camion au départ puisque ce n'était pas lui qui l'avait chargé.

Les règlements essaient de faire en sorte que dans de tels cas, soient immédiatement lancées des recherches. Il n'en reste pas moins que si l'expéditeur a bien fait son travail et a proprement emballé le produit, le danger pour le public est en fait relativement mineur. Dans le cas contraire, une enquête peut le déterminer et des poursuites peuvent être entamées.

**M. Harquail:** C'est la preuve flagrante de la faiblesse du système de contrôle.

**Le président:** Je m'excuse, monsieur Harquail, mais cela fait 15 minutes que vous avez la parole, j'ai huit autres noms sur

[*Texte*]

start to remind members at 5 minutes that it is their last question.

I have Mr. Campbell, then Mr. Nylander, then Mr. Blaikie.

**Mr. Campbell (LaSalle):** Thank you, Mr. Chairman. After going over this bill, which on the surface seems to be the type of bill that is required to protect the communities across this country from transportation of dangerous goods, Mr. Chairman, I would like to start off by asking the witnesses if we have in place at the moment an agency, or which department is responsible for inspecting dangerous goods that are being transported at the moment. Are there inspectors in place at the moment?

• 1100

**Mr. Charron:** Mr. Chairman, there are inspectors under a variety of statutes currently in the same way that there are regulations under a variety of statutes. And under the new legislation, to a large extent the same people would be inspectors under the Transport of Dangerous Goods Act, assuming, of course, that they had received the appropriate training, as Mr. Ellison mentioned earlier, and that they were qualified. But of course there are inspectors now in a variety of jurisdictions.

**Mr. Campbell (LaSalle):** Who would train these inspectors? Apparently, from going over the bill, it is an extremely complex position that would probably take some kind of chemical engineer, radiation engineer—call it what you want? It would seem to me that this person would be extremely highly qualified. Where would these people be trained? Where are they trained if there are any in place, and how many are in place now throughout the system in regard to this particular piece of legislation?

**Mr. Charron:** Mr. Chairman, the training activity has already got underway, and I think it might be useful, in answering this question, if Mr. Ellison were to describe our training activities, both current and what will happen once the law is passed, and possibly also refer to the current training activities in the various jurisdictions.

**The Chairman:** Mr. Ellison.

**Mr. Ellison:** Thank you, Mr. Chairman.

My branch within Transport Canada is in the process of developing specific training programs related to the proposed regulations which will be made available or given by us to the agencies that will be appointed as inspectors under this bill, whether they are either federal or provincial.

The existing agencies have their own training programs at the moment related to their inspectors who are currently employed in inspecting these current regulations. We are also, in addition to training inspectors, beginning to create an awareness program for emergency response forces such as police, fire brigades and ambulance drivers. We are, through Emergency Planning Canada, providing awareness programs to municipal and provincial officials involved in contingency planning and emergency measures. And we have offered to

[*Traduction*]

ma liste et vous auriez dû poser votre dernière question il y a cinq minutes.

J'ai les noms de Messieurs Campbell, Nylander et Blaikie.

**M. Campbell (LaSalle):** Merci, monsieur le président. Après avoir parcouru ce projet de loi qui, de prime abord, semble correspondre à ce qui est nécessaire pour protéger les collectivités en matière de transport de marchandises dangereuses, j'aimerais commencer par demander aux témoins si nous avons actuellement une agence ou un ministère qui a la responsabilité d'inspecter ces marchandises dangereuses. Avons-nous actuellement des inspecteurs?

**M. Charron:** Nous avons actuellement autant d'inspecteurs que nous avons de règlements et de lois. Ce seront généralement ces mêmes inspecteurs qui relèveront de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, à supposer, bien entendu, qu'ils aient reçu la formation appropriée, comme l'a indiqué plus tôt M. Ellison, et qu'ils aient les compétences requises. À l'heure actuelle, bien entendu, il y a autant d'inspecteurs que de juridictions.

**M. Campbell (LaSalle):** Qui sera chargé de les former? Apparemment, si l'on s'en tient au projet de loi, les candidats à ces postes devront avoir, entre autres, une formation en chimie et en radiation, si je puis employer ce mot. Il faudra donc qu'ils soient hautement qualifiés. Où les formera-t-on? Où ont été formés ceux qui sont déjà en poste et combien d'entre eux satisfont aux exigences de ce projet de loi?

**M. Charron:** Leur formation a déjà commencé. Il serait peut-être utile que M. Ellison vous décrive nos activités actuelles dans ce domaine et ce qui se passera une fois la loi adoptée.

**Le président:** Monsieur Ellison.

**M. Ellison:** Merci, monsieur le président.

Ma direction, au sein de Transports Canada, est en train de mettre au point des programmes de formation rattachés spécifiquement aux nouveaux règlements; ce seront ces programmes que nous mettrons à la disposition des agences d'inspection que ce projet de loi désignera, qu'elles soient fédérales ou provinciales.

Les agences actuelles ont leurs propres programmes de formation, destinés à leurs inspecteurs actuels. En outre, nous sommes en train de mettre au point un programme de mesures d'urgence, destiné aux forces d'intervention telles que la police, les pompiers et les chauffeurs d'ambulances. Par l'intermédiaire du service de Planification d'urgence, Canada, nous fournissons des programmes d'action aux notables municipaux et provinciaux ayant la responsabilité des plans et mesures d'urgence. Nous avons offert aux associations professionnelles



[Text]

industrial associations the same type of training program, essentially the same but oriented particularly to, for example, the truck driver through the Canadian Trucking Association, or to other associations to make their employees aware of the regulations that need to be complied with and how to do so.

**Mr. Campbell (LaSalle):** Who at the moment or who will be the responsible body for this inspection? It seems very well and good to say that you have started and you have in place and we have this and we have that, but I would like you to be more specific as to who will be responsible? If I have a particular case, who can I call upon to send an inspector? Where is the training being completed at the moment and how many inspectors have you decided would be required to enforce this type of legislation throughout this country?

• 1105

**Mr. Ellison:** The existing inspectors, for example in the air transport industry, will be the air inspectors of the department under the area of administration. I believe there are approximately 80 across the country who over the last year have been given specific training in dangerous goods and the department is establishing six regional dangerous goods specialists for the air industry alone who will provide a focal point for requests for inspection and for the supplementary inspection from the others who perhaps are more generally inspecting the air industry when they come across something which does not seem quite correct. Similar relationships exist within the railway mode, the sea mode, the highway mode—which is essentially a provincial area. My branch is acting as a common focal point for all these inspectors who would be operating under a clearly established written agreement between the federal government and provincial governments or between the various existing agencies who will be acting out the authority of this act.

**The Chairman:** Mr. Charron

**Mr. Charron:** Mr. Chairman, I think the principle here is that the inspectors will be, the inspectors who are now in place under various jurisdictions, under various authorities, inspecting on the strength of the Transport of Dangerous Goods Act rather than on the strength of the various statutes they have now. We do not foresee, just by the passage of this bill, there would be a need for more or fewer inspectors, and we do not see there would be a need for inspectors who are not now already in these functions. In other words, the inspection will be made by the people who are now doing that sort of thing, but they will be doing it under a new set of rules.

**Mr. Campbell (LaSalle):** Which means every mode of transportation will have its team of specialists or inspectors to enforce the regulations which will be imposed in this particular act throughout the country. And there will be no central force, like a federal force, which will have jurisdiction in all modes of transportation and be equipped with the knowledge to pick out any particular type of dangerous goods. You are telling me there will be four or five different forces. You will just

[Translation]

des programmes de formation analogues mais portant plus particulièrement sur ce qui les concerne, c'est-à-dire, par exemple, un programme pour l'Association canadienne du camionnage, destiné aux camionneurs ou à d'autres associations afin que leurs membres prennent connaissance des règlements qu'il est nécessaire de respecter et des mesures appropriées qu'ils doivent prendre.

**M. Campbell (LaSalle):** Quel organisme est maintenant chargé de ces inspections et lequel le sera avec la nouvelle loi? Il me semble qu'il vous est facile de dire que vous avez commencé à faire telle ou telle chose mais j'aimerais que vous soyez un peu plus précis et que vous me disiez qui assumera cette responsabilité; si j'ai connaissance d'un cas précis, à qui devrai-je m'adresser pour qu'on m'envoie un inspecteur? Où se fait cette formation à l'heure actuelle et combien d'inspecteurs pensez-vous qu'il vous faudra pour faire appliquer cette loi aux quatre coins du pays?

**M. Ellison:** Pour les transports aériens, par exemple, ce sont les inspecteurs des services aéronautiques du ministère qui s'en chargeront. Je crois qu'il y en a environ 80, répartis sur tout le territoire, qui ont reçu au cours de la dernière année une formation spéciale en matière de marchandises dangereuses; le ministère va en outre nommer six spécialistes régionaux, pour la seule industrie aéronautique, qui seront là pour répondre aux demandes d'inspection complémentaire émanant des autres inspecteurs moins spécialisés, chaque fois qu'ils rencontreront quelque chose qui leur semble douteux. Des services similaires existent pour le rail, la navigation maritime et pour la route, qui est essentiellement un domaine provincial. Ma direction servira d'antenne centrale à tous ces inspecteurs qui opéreront en vertu d'accords écrits clairement établis entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux ou entre les différentes agences désignées par la loi.

**Le président:** Monsieur Charron.

**M. Charron:** Ce sont les inspecteurs actuellement en place en vertu de diverses juridictions, en vertu de diverses autorités, qui continueront à accomplir ces tâches mais, plutôt que de le faire conformément aux diverses lois actuelles, ils le feront conformément à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Nous ne prévoyons pas que la simple adoption de ce projet de loi nécessitera un nombre accru d'inspecteurs ou qu'elle entraînera une réduction des effectifs. En d'autres termes, ces inspections seront faites par ceux qui en ont déjà la responsabilité, mais elles se feront conformément à un nouveau jeu de règlements.

**M. Campbell (LaSalle):** Ce qui veut dire que chaque mode de transport aura son équipe de spécialistes ou d'inspecteurs pour faire respecter les règlements qui seront imposés à l'ensemble du pays par cette loi. Il n'y aura pas une équipe centrale, ou fédérale, qui exercera une juridiction sur tous les modes de transport et qui aura tous les connaissances voulues pour tous les genres de marchandises dangereuses? Vous me dites qu'il y aura quatre ou cinq équipes différentes. Vous leur

## [Texte]

re-educate them on the goods being transported. If this is the case, then why implement this type of legislation? If they are already doing, from what you are saying, the type of work, and it will just be a new piece of legislation added to the others, then why do we need it?

**Mr. Charron:** Mr. Chairman, the need for the new legislation has been spelled out. It has to do with several things. The first one is bringing together under one legislative umbrella a common set of rules for the handling and transporting of dangerous goods; and having said that, concerning enforcement, the law requires people to do certain things, and if they do not there are fines, there are penalties.

Inspection obviously is an essential part of the system. But since we are not creating new substances or new situations, this new law will apply to what is happening currently; and since people are in place in the various agencies of the federal and provincial governments in this country, who are inspecting in accord with existing rules, the requirement then really becomes for these people to inspect in accord with the new rules. Also it is important to ensure they are trained in the knowledge of the new rules and in the procedures that will be required under the new act and regulations. So it seems to me the fact that we will be using largely, if not exclusively, the same people in the inspection thing does not mean there is no need for a new set of rules to apply to the transporting of dangerous goods.

• 1110

**Mr. Campbell (LaSalle):** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Campbell.

If I might be permitted a supplementary, the line of questioning that Mr. Campbell was pursuing would tend in my mind to promote the one danger in this, and that is, the strengthening of an institutional process that at once encourages conflict, the type of conflict that arises when the regulatory agency and its functional staff in fact are responsible for investigation and enforcement. I do not necessarily want to take the time of the Committee but I just wanted to propose that because I think there is a fundamental weakness in our structured approach. It is a question that we have to address, I think, at another level.

I wonder if I might have Mr. Nylander.

**Mr. Nylander:** Thank you, Mr. Chairman. I have three questions. One, are there going to be any major cost increases to transporters that would require future government financial involvement, in this new bill?

**Mr. Ellison:** Thank you, Mr. Chairman. There will inevitably be some cost changes. As you know, every safety regulation has to be the subject of an economic impact analysis. We are trying to determine what these impacts are but I do not see that there would be any need at this stage for government intervention to subsidize this. We are thinking about better constructed vehicles, for example, but the existing vehicles

## [Traduction]

donneront simplement une formation supplémentaire en ce qui concerne les marchandises transportées. Si tel est le cas, à quoi servira cette nouvelle loi? S'ils accomplissent déjà, comme vous le dites, ce genre de tâches, nous allons simplement avoir une nouvelle mesure législative s'ajoutant aux autres. Pourquoi est-elle alors nécessaire?

**M. Charron:** La nécessité de cette nouvelle mesure législative a été démontrée. Plusieurs facteurs sont déterminants. Premièrement, il s'agit de rassembler sous une loi-cadre un jeu commun de règlements pour la manutention et le transport des marchandises dangereuses. S'ajoute à cela, l'exécution de la loi. Elle requiert en effet que certaines choses soient faites, et des amendes et des sanctions sont prévues en cas d'infraction.

Il est évident que l'inspection forme une part essentielle de ce système mais, étant donné que nous ne créons pas de situation nouvelle, cette nouvelle loi s'appliquera à ce qui se passe à l'heure actuelle. Étant donné de plus que des gens sont en place dans les diverses agences des gouvernements fédéral et provinciaux, gens chargés de l'inspection conformément aux règlements actuels, il leur faudra simplement accomplir cette inspection conformément aux nouveaux règlements. Il importe également de s'assurer qu'ils les connaissent. Il me semble donc que ce large recours aux mêmes inspecteurs, même s'il n'est pas exclusif, ne signifie pas pour autant que de nouvelles règles applicables au transport des marchandises dangereuses soient inutiles.

**M. Campbell (La Salle):** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Campbell.

Si vous me permettez une question supplémentaire, l'orientation des questions de M. Campbell me paraît favorable au seul risque qui nous menace ici, c'est-à-dire au renforcement des processus institutionnels encourageant les conflits qui se posent lorsque l'organisme de réglementation est responsable à la fois des activités d'enquête et de l'application du règlement. Je ne veux pas trop insister là-dessus mais je tenais à le dire car j'estime que notre approche comporte une faille fondamentale. Je crois qu'il faudrait s'occuper de cette question à un autre niveau.

M. Nylander veut-il intervenir.

**M. Nylander:** Merci, monsieur le président. J'ai trois questions à poser. Premièrement, les transporteurs auront-ils à assumer d'importants coûts supplémentaires, exigeant une aide financière du gouvernement, du fait de ce nouveau projet de loi?

**M. Ellison:** Merci, monsieur le président. Il est inévitable que certaines choses seront modifiées. Vous n'ignorez pas que chaque règlement relatif à la sécurité doit faire l'objet d'une analyse de ses répercussions économiques. Nous tentons de déterminer quelles seront ces répercussions mais il me semble, pour l'instant le gouvernement n'aura pas à subventionner cette activité. Il faudra peut-être des véhicules mieux cons-



[Text]

obviously have to be allowed to continue as long as they are relatively in good condition. If there is an obvious design fault in the existing vehicles they would not be allowed.

**Mr. Nylander:** So there is not going to be a concern on the behalf of carriers that they may not want to carry these commodities?

**Mr. Ellison:** No, I hope that they will want to carry them, because we should be able to assure them that they can indeed do so safely.

**Mr. Nylander:** Okay. Two more questions. One is that the dangerous goods identification and separation, speed regulations, rerouting, quantity limitations and interchange I would think are the changes in regulation that would be the most realistic and easiest changes to reinforce. Is that mainly what this bill is directed towards?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, that is an essential part of it, but it is not the principal. As I mentioned to Mr. Lumley, there were two aspects. One was this, the other one was roping other people in the commercial cycle into their responsibilities in terms of their relationships to the carriers. This is the first piece of legislation which addresses particularly the responsibility of those in the pre and the post-transport phase.

**Mr. Nylander:** How is the issue of accident liability covered in the bill? Is it the ultimate responsibility of the government to enforce the regulations or is it the responsibility of the carriers of dangerous goods to comply and pay the consequences if the regulation is not followed? The reason I am saying that is, if there was an economic impact factor involved if a carrier breaks a regulation, does the liability fall with the carrier if the regulations are broken? Or is it the ultimate responsibility of government because they did not carry the inspection out properly? Where does the legal liability lie.

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, I will endeavour to answer that, and if Mr. Shaffer from the Department of Justice wishes to add something I would ask him to do so.

**The Chairman:** Perhaps I might ask counsel if he would like to come to the table.

• 1115

Mr. B. Shaffer, Justice.

**Mr. Ellison:** The principle is that the bill and the regulations will set up certain standard procedures and so forth that should be followed. Where an individual is found not to follow those things he is, of course, immediately liable to the penalty section through having committed an offence. In the event that an accident occurs, of course his liability is strictly placed upon him for having failed to comply with the regulations. He is

[Translation]

truits, par exemple, mais les véhicules en usage en ce moment devront pouvoir continuer à fonctionner aussi longtemps qu'ils seront en assez bonne condition. Toutefois, si un défaut de conception manifeste se révélait dans les véhicules existants, on devrait alors les interdire.

**M. Nylander:** Vous ne craignez donc pas que les transporteurs ne veuillent peut-être plus transporter ces marchandises?

**M. Ellison:** Non, j'espère qu'ils continueront à s'en occuper car nous devons être en mesure de les assurer qu'ils pourront effectivement le faire en toute sécurité.

**M. Nylander:** C'est bien; j'ai deux autres questions à poser. D'abord, il me semble que les modifications les plus réalistes et les plus faciles à apporter sont celles qui portent sur l'identification des marchandises dangereuses et leur séparation, sur les règlements relatifs à la vitesse, les changements de trajet, les limites de quantité et les substitutions de produits. Est-ce principalement sur cela que porte le projet de loi?

**M. Ellison:** Monsieur le président, c'est là un aspect essentiel de ce projet de loi mais non le principal. Ainsi que je l'ai mentionné à M. Lumley, il comporte en effet deux volets. Le premier est celui qui vient d'être mentionné et le deuxième est destiné à inciter les gens de ce secteur à assumer leurs responsabilités vis-à-vis des transporteurs. C'est le premier projet de loi qui porte précisément sur les responsabilités de ceux qui travaillent dans ce circuit, en amont et en aval du transport lui-même.

**M. Nylander:** Comment envisage-t-on les responsabilités en cas d'accident, dans ce projet de loi? Est-ce qu'il reviendra en fin de compte au gouvernement de veiller à l'application des règlements ou reviendra-t-il aux transporteurs de marchandises dangereuses de veiller à s'y conformer et de payer des dédommagements en cas d'infraction? La raison pour laquelle je demande cela est la suivante: s'il y a des répercussions économiques lorsqu'un transporteur ne se conforme pas aux règlements, est-ce ce dernier qui devra en assumer les conséquences ou est-ce que tout retombera sur le gouvernement, au cas où l'inspection n'aurait pas été effectuée de façon appropriée? Sur le plan juridique, qui devra en assumer la responsabilité?

**M. Ellison:** Monsieur le président, je vais tenter de vous répondre et je vais demander à M. Shaffer, du ministère de la Justice, d'ajouter quelque chose s'il le veut.

**Le président:** Je vais demander au conseiller juridique de bien vouloir s'approcher de la table.

Monsieur B. Shaffer, du ministère de la Justice.

**M. Ellison:** Les lois et les règlements établiront les procédures normales à suivre. Ceux qui ne les auront pas suivies auront commis une infraction et seront passibles des peines prévues. En cas d'accident, ils seront strictement responsables pour n'avoir pas suivi les règlements. En vertu des dispositions de ce projet de loi, ils seront immédiatement redevables à Sa

[Texte]

immediately liable under one of the provisions of this bill to Her Majesty in the right of Canada for any expenses that she incurs directly, or those expenses incurred on behalf of Her Majesty for the emergency response.

**Mr. Nylander:** That would include then fire-fighting costs, emergency costs, evacuation costs, for example, in the case of Mississauga.

**Mr. Ellison:** Yes, that is the case; as long as Her Majesty can show that they were reasonable in the circumstances.

**The Chairman:** Mr. Shaffer, do you care to expand on that?

**Mr. B. Shaffer (Legislative Counsel, Department of Justice):** Thank you, Mr. Chairman. I have nothing to add to that.

**The Chairman:** All right, that is fine.

Thank you, Mr. Nylander.

**Mr. Nylander:** If the Crown can prove that what was reasonable?

**Mr. Ellison:** That the actions taken in the emergency response were reasonable at the time. One of the concerns of industry has been that the Crown may do unreasonable things which incur a tremendous cost and for which they would not be liable.

**Mr. Nylander:** Thank you very much.

**The Chairman:** Mr. Turner.

**Mr. Turner:** Mr. Chairman, I do not think this bill is going to do what you say it is.

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, on a point of order. My understanding, Mr. Chairman, when you read the list out, was that my name came after Mr. Nylander's. Has something changed in the meantime?

**The Chairman:** No, I am sorry. You are after Mr. Turner. That was an inadvertency on my part and I apologize for it.

Mr. Turner, then Mr. Blaikie.

**Mr. Turner:** I have talked to a lot of railway employees and truck drivers and they say they want it in the bill, not in the regulations, because many times the regulations do not properly reflect what the bill is supposed to do. I am very concerned about this. I do not think this proposed act is that good.

Why did you have to wait for a large spill before the department acted? You were informed last year by the fire departments. They wrote a letter to the Hon. Harry Parrot of the Ontario government. That letter was sent on to the Department of Transport. Also, the Canadian Association of Fire Chiefs held their annual meeting in the Chairman's city of Halifax in June, and the resolutions concerned hazardous material tank cars and so on. Why did somebody not act before? This has been in the works for some time.

[Traduction]

Majesté du chef du Canada de toute dépense directe ou de toute dépense occasionnée par les mesures d'urgence.

**M. Nylander:** Ce qui comprends les coûts des services d'incendie, des mesures d'urgence, de l'évacuation, par exemple, comme ceux qui ont été occasionnés à Mississauga?

**M. Ellison:** Oui, si Sa Majesté réussit à prouver que toutes ces actions étaient raisonnables dans les circonstances.

**Le président:** Vous voulez ajouter quelque chose, monsieur Shaffer?

**M. B. Shaffer (conseiller législatif, ministère de la Justice):** Non, je n'ai rien à ajouter, monsieur le président.

**Le président:** Très bien.

Merci, monsieur Nylander.

**M. Nylander:** Qu'est-ce que la Couronne devra prouver au juste?

**M. Ellison:** Que les actions prises dans la situation d'urgence étaient raisonnables. L'industrie craignait que la Couronne prenne des mesures extravagantes, entraînant des coûts considérables qu'elle pourrait être appelée à assumer.

**M. Nylander:** Merci beaucoup.

**Le président:** Monsieur Turner.

**M. Turner:** Monsieur le président, je ne crois pas que le projet de loi vous permette d'atteindre votre objectif.

**M. Blaikie:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Quand vous avez donné la liste des noms, j'ai cru comprendre que mon tour venait après celui de M. Nylander. Il s'est produit quelque chose entre temps?

**Le président:** Non, vous venez après M. Turner. C'est une erreur de ma part, je m'en excuse.

Monsieur Turner et monsieur Blaikie.

**M. Turner:** J'ai parlé à un grand nombre de cheminots et de chauffeurs de camions. Ils m'ont indiqué qu'ils désiraient voir que ces détails soient inclus dans le projet de loi lui-même et non pas dans les règlements connexes, puisqu'il arrive souvent que ceux-ci ne reflètent pas adéquatement l'intention du législateur. C'est une question qui me préoccupe beaucoup. Je ne crois pas que le projet de loi soit adéquat sur ce plan.

Par ailleurs, pourquoi avez-vous cru bon d'attendre un désastre avant d'agir? Les services d'incendie ont communiqué avec vous l'année dernière. Ils ont écrit à l'honorable Harry Parrott, du gouvernement ontarien. Des lettres ont également été envoyées au ministère des Transports. Par ailleurs, l'Association canadienne des directeurs des services d'incendie a tenu sa réunion annuelle dans la ville de son président, Halifax, en juin, et a adopté des résolutions concernant les matières dangereuses, les wagons citernes et d'autres questions connexes.



[Text]

**An hon. Member:** Why was it not done last year?

**Mr. Turner:** That is what I am asking. I do not care what government is in power, I am interested in people.

**An hon. Member:** Hear, hear!

**The Chairman:** I think, Mr. Turner, that is a question that more properly the minister should respond to, but to the degree that any of the witnesses cares to speak to the generality of the question, that is fine.

Mr. Ellison.

**Mr. Ellison:** Thank you, Mr. Chairman.

The question of improvement in the communication system through a different placarding system which would involve the identification of products and emergency responses such as proposed by the fire chiefs is one that has been addressed. It is incorporated in the third draft of the regulations, which is being examined by the industry now. There has to be a necessary balance between the desires, perhaps, of the emergency response forces to know everything about the characteristics of the products being carried and the simple, physical feasibility of in fact displaying that kind of information, and the ability of the shipper industry and the carrier industry to ensure that kind of information is presented. There has to be a tradeoff between completeness of information, its method of presentation and the ability to respond to it. We are, I think, providing for that in the future. As to why the existing regulations have not been amended, would have to be properly addressed to those agencies which have that authority.

• 1120

**Mr. Turner:** Mr. Ellison, who is responsible? As a public citizen, who do I contact to make sure that this trucking company or this railroad are living up to the rules and regulations? Nobody seems to know who you contact.

**Mr. Ellison:** At the present time?

**Mr. Turner:** Yes. We cannot even get a copy of the regulations in Toronto. I had a press friend call me, he is looking for a copy of the present regulations and cannot get them. Why? Where does he go?

**The Chairman:** Not a bad question.

**Mr. Ellison:** Thank you, Mr. Chairman. With respect to some of these, he would have to approach a provincial agency.

**Mr. Turner:** Of what? Provincial agency of what? That is what we want to know.

**Mr. Ellison:** For example, if they are concerned with the transportation of propane gas, in Ontario one would address the Ministry of Consumer and Commercial Relations, Energy Safety Branch, which under the gasoline handling act of Ontario deals with the transport of propane and other fuels

[Translation]

Pourquoi n'avez-vous pas réagi tout de suite? Le sujet n'est pas nouveau.

**Une voix:** Pourquoi n'a-t-on rien fait l'année dernière?

**M. Turner:** Je pose la question. Peu m'importe quel gouvernement est au pouvoir. Ce sont les gens qui m'intéressent.

**Une voix:** Bravo!

**Le président:** Monsieur Turner, je pense que la question devrait plutôt être posée au ministre, cependant, si l'un des témoins veut y répondre de façon générale, je veux bien lui en donner l'occasion.

Monsieur Ellison.

**M. Ellison:** Merci, monsieur le président.

L'amélioration du système d'information, au moyen d'un système de plaques permettant l'identification des marchandises et prévoyant les mesures appropriées en cas d'urgence, selon la proposition des directeurs des services d'incendie, a été examinée. Il en est résulté le troisième projet de règlement sur lequel se penche actuellement l'industrie. Il faut essayer d'arriver à un certain équilibre. Les forces chargées des mesures d'urgence, d'une part, veulent connaître tous les détails des marchandises transportées. L'industrie des transports, d'autre part, est en butte à certains obstacles matériels quant à l'information qu'elle peut donner. Il faut réussir à concilier une information complète, et bien présentée et la possibilité de s'y conformer. C'est ce que nous entendons faire. Si vous voulez savoir pourquoi les règlements n'ont pas été modifiés avant, il faut vous adresser aux organismes concernés.

**M. Turner:** Qui est responsable, justement, monsieur Ellison? En tant que citoyen, à qui dois-je m'adresser pour m'assurer que telle ou telle entreprise de camionnage ou tels ou tels chemins de fer respectent les règlements? Personne ne semble le savoir.

**M. Ellison:** Actuellement?

**M. Turner:** Oui. Il est impossible de se procurer les règlements à Toronto. Un journaliste de mes amis m'a appelé parce qu'il ne peut les obtenir. Pourquoi? Que doit-il faire?

**Le président:** Voilà une bonne question.

**M. Ellison:** Merci, monsieur le président. Pour certains de ces règlements, il faudrait qu'il voit l'organisme provincial concerné.

**M. Turner:** Lequel? C'est justement ce que je veux savoir.

**M. Ellison:** S'il s'intéresse au transport du gaz propane, par exemple, en Ontario, il doit communiquer avec la Division de la sécurité de l'énergie du ministère chargé des relations avec les consommateurs et les entreprises; en vertu de la loi ontarienne sur la manutention de l'essence c'est cette division qui

[Texte]

such as gasoline. In the Province of New Brunswick one would address not the province's Department of Transport but the provincial Department of Labour which deals with that under the fire marshals' legislation.

**An hon. Member:** Could they make it any more confusing?

**Mr. Turner:** Are you saying that for federal legislation we apply to the province for copies of rules and regulations?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, we are endeavouring to bring all of these under one legislative framework. This is the difficulty the manufacturing industry, the public itself, the emergency response forces have had in finding out who is responsible. It has been an exhausting period for me in the last three years to try to identify these, to talk to them and to try to move them in a uniform direction.

**Mr. Campbell (LaSalle):** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Yes. Mr. Campbell.

**Mr. Campbell (LaSalle):** Excuse me. I have asked the question several times. My colleague has asked the question several times. The witnesses seem to hesitate to tell us who is responsible, who will be responsible. Is it Transport Canada? Is it the Minister of Consumer and Corporate Affairs? Is it the Agriculture Department? Who will be responsible to administer this piece of legislation? That is what we would like to know. We have been asking all morning. It seems simple: it is not the provinces; it is federal legislation. We cannot go to every province and every agency, Mr. Chairman. Who is going to be responsible? Which minister can we go to and say, hey, you have not done the job, or are you going to do the job? That is all we want to know.

**The Chairman:** Mr. Charron, would you care to direct it, because it is a very pertinent question.

**Mr. Charron:** Yes. First of all, Mr. Turner's question has to do with the current situation. The other question has to do with what it will be under the new act. What Mr. Ellison was attempting to do was to describe and give specific examples of where one has to address himself or herself to obtain the rules of the game under the current system. I think the point was made is that there are a great many places, and that is part of the problem. Under the new system, under this act, there will be one window where you get all the rules and regulations, and that will be Transport Canada, transport of dangerous goods.

**An hon. Member:** That is what we want to know.

**Mr. McDermid:** That is what we are trying to do with the act in a different element.

**The Chairman:** Mr. Turner, you might leave well enough alone; you have one more question.

[Traduction]

s'occupe du transport du gaz propane et des autres combustibles comme l'essence. Dans la province du Nouveau-Brunswick, il faudrait qu'il s'adresse non pas au ministère provincial des Transports mais au ministère provincial du Travail; c'est ce ministère qui a juridiction puisque la question relève de la Loi sur les directeurs des incendies.

**Une voix:** Est-il possible de rendre la situation encore plus confuse?

**M. Turner:** Vous voulez dire que pour avoir les règlements découlant de lois fédérales il nous faut nous adresser aux provinces?

**M. Ellison:** Monsieur le président, nous tentons de ramener toute cette question sous une seule juridiction. L'exemple illustre bien la difficulté qu'ont les entreprises, les citoyens, les forces chargées des mesures d'urgence à attribuer la responsabilité. Je me suis donné beaucoup de peine au cours des trois dernières années pour essayer d'identifier les règlements, de parler aux divers organismes concernés et d'uniformiser tout le système.

**M. Campbell (LaSalle):** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Campbell.

**M. Campbell (LaSalle):** Excusez-moi, mais j'ai moi-même posé la question plusieurs fois. Comme, mon collègue. Les témoins ne semblent pas vouloir nous dire qui est responsable. Est-ce le ministère des Transports? Le ministère de la Consommation et des Corporations? Le ministère de l'Agriculture? Qui est chargé de faire respecter la loi? C'est tout ce que nous voulons savoir. Nous avons posé la question à maintes reprises déjà ce matin. Ce devrait pourtant la être simple: il ne s'agit pas de législation provinciale mais bien de législation fédérale. Nous ne pouvons pas faire le tour de tous les organismes provinciaux, monsieur le président. Quel ministère est responsable? À qui pouvons-nous dire: «Faites votre travail»? C'est tout ce que nous voulons savoir.

**Le président:** Vous voulez essayer de répondre, monsieur Charron? La question se pose certainement.

**M. Charron:** La question de M. Turner a trait à la situation actuelle. L'autre concerne la nouvelle loi. M. Ellison tentait de donner des exemples précis et d'indiquer où il fallait s'adresser pour obtenir les règlements sous le régime actuel. Il a fait valoir qu'il faut s'adresser à beaucoup d'endroits différents et c'est là en partie le problème. En vertu du nouveau régime ou de la nouvelle loi, il n'y aura qu'un guichet où vous pourrez obtenir les règlements régissant le transport des marchandises dangereuses, et ce sera celui de Transports Canada.

**Une voix:** C'est tout ce que nous demandons.

**M. McDermid:** C'est l'objectif que nous visons avec la nouvelle loi.

**Le président:** Allez-y, monsieur Turner; il vous reste encore une question.



[Text]

**Mr. Turner:** We had a wreck on November 11 in Mississauga, and on November 19 at Lambeth, Ontario, just outside of London.

A tanker truck loaded with about 35 tons of a type of Styrene chemical swerved to avoid a CN delivery truck on Main Street West. Driver Jim Leslie of Parkhill managed to miss the other truck, scraped a utility pole and kept his tanker upright part way up the hill between Dingman Creek and Talbot Road intersection. The tanker... carried no identification of its cargo and the driver knew only that it was a chemical known as Styrene 2, owned by Polysar Limited of Sarnia

—and that is very important—

Chief Pollard said.

He is of the volunteer fire department.

However the department learned more about the characteristics of the substance through a telephone service.

• 1125

To me, this is wrong. This is why we have fire chiefs; this is why they brought it up. I have talked to fire chiefs in the last two or three days and nobody knows what to do. They do not have the equipment. I am making the suggestion that we have a truck in every county where this substance passes through and that these fire chiefs be informed. In Welland, Ontario, I understand that they meet with the CN Police and the CP Police and the Department of Transport officials. They have a bit of knowledge, but I think that is your department, to make sure that everybody in Canada knows what is going on, so they are all doing the same thing and they also have the equipment. We have had wrecks at airports and no equipment. This is the thing we have to correct. I think it should be in this bill, all these things that have to be done, so that everybody knows—the officials of the departments, the police, the fire departments and trucking companies; and railways— exactly what to do when something happens, because nobody has a clue right now what to do if anything does happen.

**Mr. Charron:** Mr. Chairman, under the proposed legislation the regulations will provide guidance on what to do in emergencies. I should like to point out that we have anticipated some of this and have gone ahead. A little book called *Emergency Response Guide for Dangerous Goods* has just been published by the Copp Clark Pitman firm, in co-operation with our department and the Canadian Government Publishing Centre. This is now going out across the country. It is not very expensive and it does exactly what you were raising, it gives guidance as to what to do immediately upon an accident. Mr. Chairman, we can deposit copies of this book with the Committee, if you wish.

**The Chairman:** Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, on a point of order, is this provided by the department or a private company? I am sorry, I misunderstood.

[Translation]

**M. Turner:** Il s'est produit un accident le 11 novembre à Mississauga, mais le 19 novembre, à Lambeth, Ontario, à côté de London, il y en a eu un autre.

Un camion citerne chargé d'environ 35 tonnes de styrène a donné un coup de volant pour éviter un camion de livraison du CN sur la rue principale ouest. Le chauffeur, Jim Leslie, de Parkhill, a réussi à éviter l'autre camion en rasant un pôle d'utilité publique et en renversant son camion au milieu de la côte située entre Dingman Creek et l'intersection de Talbot Road. Le camion citerne ne portait aucune identification de sa marchandise; le chauffeur savait seulement qu'il s'agissait d'un produit chimique connu sous le nom de styrene 2 appartenant à *Polysar Limited* de Sarnia...

... et notez bien ce qui suit...

disait le chef Pollard.

Il fait partie de la Brigade des pompiers bénévoles.

La brigade a appris par téléphone quelles étaient les caractéristiques de cette substance.

Voilà ce que je n'accepte pas, voilà ce que n'acceptent pas les chefs des pompiers. J'ai parlé à plusieurs d'entre eux ces deux ou trois derniers jours; personne ne sait quoi faire. Ils n'ont pas le matériel nécessaire. Je suggère qu'il y ait un camion équipé dans chaque comté où passent ces marchandises dangereuses et que les chefs des pompiers soient informés. A Welland (Ontario), je crois savoir qu'on a obtenu certains renseignements des polices du CN et du CP et des fonctionnaires du ministère des Transports. C'est à votre ministère de s'assurer que partout au Canada on sache quoi faire et on ait le matériel nécessaire. Lors d'accidents aux aéroports on s'est aperçu également qu'on n'avait pas le matériel nécessaire. Voilà les mesures que nous devons prendre dans le cadre de ce projet de loi; de façon à ce que tout le monde, les fonctionnaires du ministère, les services de police, les services d'incendies, les compagnies de camionnage et les chemins de fer, sachent quoi faire en cas d'accident. Actuellement, c'est le fouillis.

**M. Charron:** Monsieur le président, la nouvelle loi et les nouveaux règlements indiqueront ce qu'il faut faire en cas d'urgence. Je puis dire que nous avons déjà fait quelque chose. La maison *Copp Clark Pitman* vient de publier, en collaboration avec notre ministère et le Centre d'édition du gouvernement du Canada un petit livre appelé *Guide d'urgence pour les matières dangereuses*. Ce livre est maintenant distribué un peu partout au pays. Il ne coûte pas très cher et il répond directement à la question que vous soulevez. Il indique ce qu'il faut faire en cas d'accident. Monsieur le président, nous pouvons déposer des exemplaires de cet ouvrage auprès du comité, si vous le désirez.

**Le président:** Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Ce livre est-il publié par le ministère ou par une compagnie privée? Je n'ai pas très bien compris.

[Texte]

**Mr. Charron:** As I mentioned, it was published by Copp Clark Pitman in co-operation with Transport Canada and the Canadian Government Publishing Centre.

**The Chairman:** If the department could supply for the members a copy, the Clerk of the Committee would be very pleased to distribute it, and I think it would be very welcome. It certainly would assist us in some of the questioning.

Thank you, Mr. Turner.

Mr. Blaikie.

**Mr. Blaikie:** Thank you, Mr. Chairman. I have just a few questions. It seems to me that, in light of answers given to questions that were asked by Mr. Lumley, the public may be under a wrong impression if it is under the impression that this bill would have prevented what happened at Mississauga. There have been a lot of impressions to that effect, some of which I have been under myself, from time to time, with regard to this particular piece of legislation. If I understood the witnesses correctly, this act will not require that there be any special maintenance of the railway cars, for instance, that are transporting dangerous goods. If I understood you correctly, you were saying that things like hotbox detectors, and whether a car has roller bearings or whether it has traditional journal bearings, or whatever, this is something that will come under another jurisdiction, presumably the railway safety act.

The only thing this act would change, with regard, for instance, to the Mississauga event, is that hopefully when the firemen arrived at the scene they would know what was in the cars, which is a significant improvement, and would know better what to do in an emergency situation like that. Or, are there in the draft regulations regulations pertaining to the quality of the equipment, that is equipment that is going to be carrying dangerous products, other than what you might expect under the general regulations under other jurisdictions.

• 1130

**Mr. Charron:** Mr. Chairman, the question of whether had this bill been inaccurate and the regulations pursuant to it, it would have prevented Mississauga or not, is very hard to answer, and also there will be a public inquiry into the accident at Mississauga, which I am sure will address this kind of question. I think it is important to point out that while this bill deals with dangerous goods in their handling for transportation and in their transportation, it is not an omnibus act that deals with safety in transportation, it deals with dangerous goods. However, the regulations will deal with safety aspects in relation to dangerous goods. In other words, while the bulk of the regulations will deal specifically with the dangerous goods side of things, like a car or a container of some kind holding dangerous goods, they will have to meet certain requirements, specifications, et cetera. In some circumstances, the regulation will extend into more general safety fields, for instance, as Mr. Ellison was mentioning earlier, in respect of ships. While this bill would not foresee that regulations under it would cover all safety aspects of the construction, maintenance and operation of vessels, there may well be some specifications about con-

[Traduction]

**M. Charron:** Comme je l'ai dit, il a été publié par *Copp Clark Pitman*, en collaboration avec Transports Canada et le Centre d'édition du gouvernement du Canada.

**Le président:** Si le ministère veut bien fournir des exemplaires pour les députés, le greffier du comité les distribuera. Je pense que le livre pourrait aider les députés dans leur travail.

Merci, monsieur Turner.

Monsieur Blaikie.

**M. Blaikie:** Merci, monsieur le président. Je n'ai que quelques questions à poser. A la suite des réponses données à M. Lumley, le public pourrait avoir l'impression, que ce projet de loi aurait empêché le genre de choses qui s'est produit à Mississauga. C'est ce que j'ai cru moi-même à certains moments. Cependant, si j'ai bien compris les témoins, cette mesure n'obligerait pas les chemins de fer, par exemple, à entretenir d'une façon spéciale les wagons devant transporter des marchandises dangereuses. Si je ne m'abuse, vous avez déclaré que la question des détecteurs de coussinets échauffés, des boîtes à rouleaux ou des boîtes d'essieux etc. relèvera d'une autre loi, probablement la Loi sur la sécurité des chemins de fer.

Ce qu'aurait fait la présente mesure lors de l'incident de Mississauga aurait été d'informer les pompiers lorsqu'ils sont arrivés sur la scène; ils auraient su ce que contenaient les wagons, qui aurait été un avantage; ils auraient également su quoi faire. Est-ce que je me trompe ou est-ce que le prochain règlement stipule quelque chose quant à la qualité du matériel servant à transporter les marchandises dangereuses, en plus de ce qui peut exister aux termes d'autres lois?

**M. Charron:** Monsieur le président, il est bien difficile de dire que le présent projet de loi ou le présent règlement aurait pu prévenir l'accident de Mississauga. Une enquête publique sur cet accident permettra de répondre à la question. Il convient peut-être en tout cas de rappeler que ce projet de loi ne vise que la manutention et le transport des matières dangereuses, non la sécurité dans les transports en général. Il n'en demeure pas moins que les règlements traiteront de certaines questions de sécurité dans le transport des marchandises dangereuses. En d'autres termes, ces règlements s'attaqueront surtout au transport des marchandises dangereuses, aux wagons et aux contenants qui serviront à ce transport; ils établiront certaines normes. Ils aborderont néanmoins parfois domaines plus généraux. Comme M. Ellison l'a indiqué, ils traiteront par exemple, des navires. Ils ne couvriront certainement pas tous les aspects de la construction, de l'entretien et du fonctionnement des navires, mais ils pourront établir certaines normes relatives à leur construction, à leur entretien et à leur fonctionnement lorsqu'ils seront utilisés au transport de



**[Text]**

struction, operation and maintenance as they relate specifically to dangerous goods. Maybe Mr. Ellison can give some examples.

**Mr. Ellison:** There are, Mr. Chairman, under the existing Railway Act, dangerous commodities regulations relating to the installation of exceptional derailment protection for tank cars: head shields to prevent puncture; thermal jacketing to retard the impact of fire engulfment on various tanks; safety valves which are designed to operate in various ways, in various configurations, in the event that an upset does occur. With cargo tanks, the highway tank trucks, we occupy ourselves with the shell and the fittings but we also require special additional things to be put on that truck to protect the fittings of the tank, which are over and above the normal design of the truck that is operating under the provincial highways safety regulations.

**Mr. Blaikie:** Is there anything in the draft regulations that would pertain to the wheels themselves not the container on top of the wheels on the railway car but pertaining to the wheels themselves: the bearings, the axle, and in railway lingo, the trucks underneath the car, and by that I do not mean trucks on a road, but the trucks underneath the tanker.

**Mr. Ellison:** Thank you, Mr. Chairman. Yes, I believe there are. I have to say I believe because this is an area that really should be addressed to the CTC's Rail Safety Branch. I understand that propane tank cars, for example, must have roller bearings. Now, other types of cars do not have roller bearings and I know that they are addressing that question to see whether or not one should not change that kind of thing and make it more general. You have to remember that there are literally millions of cars operating in the railway system and it is not possible to change these overnight.

**Mr. Blaikie:** I am not suggesting that. What I am suggesting, though, and your answer sort of concerns it to a certain degree. You said to me a minute ago, well that is really a CTC matter—whether roller bearings are required or not. Will this bill supersede the authority of the CTC so that, under the regulations of it you would be able to say to the railways—either through the CTC or independently of the CTC—make sure you have these kinds of bearings on cars transporting dangerous products? Now, if that is not within the capacity of this bill, then we are under some illusion to whether this bill would actually prevent the kinds of derailments, if the rumour is true that it was a hotbox which caused the derailment—and I realize the inquiry has not concluded yet. Nevertheless, I think what I have asked is an important question pertaining to the expectations the public have of this Transport of Dangerous Goods bill.

• 1135

**The Chairman:** Thank you, Mr. Blaikie.

Mr. Charron.

**Mr. Charron:** Mr. Chairman, the answer to the question is yes. Under this bill, you can make regulations which would be enforced concerning any aspect of the transportation of dan-

**[Translation]**

marchandises dangereuses. M. Ellison a donné des exemples à cet égard.

**M. Ellison:** Il existe déjà, monsieur le président, en vertu de la Loi actuelle sur les chemins de fer, des règlements sur le transport des marchandises dangereuses prévoyant l'installation d'appareils spéciaux destinés à protéger les wagons-citerne contre le déraillement: des boucliers pour empêcher les fuites, des protecteurs thermiques pour empêcher que le feu se propage, des soupapes de sécurité de toutes sortes. Pour ce qui est des wagons-citerne, nous veillons à la sûreté des enveloppes et des accessoires et nous exigeons aussi des moyens de protection spéciaux, en sus de ce qu'exigent les règlements provinciaux de sécurité routière relativement à la conception normale des camions.

**M. Blaikie:** Les règlements proposés s'attaquent-ils aux trains eux-mêmes, non pas à la carrosserie, mais aux roues? Je parle ici des coussinets, des essieux, de tout ce qui se trouve sous la citerne.

**M. Ellison:** Je pense qu'il y a des règlements à ce sujet. Je dis je pense parce que c'est un domaine qui relève surtout de la division de la sécurité des chemins de fer de la CCT. Les wagons qui transportent du gaz propane, entre autres, doivent être équipés de boîtes à rouleaux. Je sais que tous les wagons ne sont pas équipés de telles boîtes et qu'on examine actuellement la possibilité d'étendre leur usage. Vous devez comprendre qu'il y a des millions de wagons en circulation et qu'il est impossible de les modifier tous du jour au lendemain.

**M. Blaikie:** Ce n'est pas ce que je propose. Ce qui m'intéresse, vous y avez un peu fait allusion dans votre réponse. Que des roulements à rouleaux soient nécessaires ou non, cette question relève de la Commission canadienne des Transports avez-vous dit il y a un instant. Ce projet de loi aura-t-il préséance sur la commission, les règlements qui en découlent permettront-ils de dire aux sociétés de chemin de fer, soit par l'intermédiaire de la Commission soit autrement, assurez-vous que vos wagons aient des roulements à rouleaux pour le transport de produits dangereux? Sinon nous nous leurrons, ce projet de loi n'empêchera pas ce genre de déraillement. On dit en effet que le déraillement serait dû à la surchauffe d'un essieu. L'enquête n'est pas terminée, j'en conviens, mais je crois que ma question est importante puisqu'elle rejoint les souhaits du public pour ce projet de loi sur le transport des marchandises dangereuses.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Blaikie.

Monsieur Charron.

**M. Charron:** Monsieur le président, je réponds à cette question par l'affirmative. Ce projet de loi nous permettra d'émettre des règlements concernant tout aspect du transport

[Texte]

gerous goods. Under this bill, you would not likely, though, require, irrespective of what is being transported, that there be new procedures for the inspection of axles, because this is a dangerous goods bill and it will go, presumably, hand in hand with other legislation which is now existing or which may come before Parliament concerning safety of transportation generally.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Blaikie.

Mr. Towers.

**Mr. Towers:** Thank you, Mr. Chairman.

I wonder whether the witnesses could tell us whether or not it is the intention of the department to categorize the dangerous goods—in other words, there would be a schedule: some would be more dangerous than others and those which are the most dangerous would be under stricter regulations, perhaps, than those which are not.

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, yes, that will be the case. Dangerous goods will, first of all, be classified into nine broad classes. Within each of those classes, there are subdivisions relating to the degree of risk. Within each of those classes, we will be providing a list of products which have those characteristics and are therefore so classified. The whole regulatory procedure is founded upon the degree of risk which is presented by these products. For example, as I mentioned earlier, a flammable liquid which has an exceedingly low flash point, which is highly volatile, will be categorized as such and will be placed in a much more stringently specified package than, for example, some of the solvents we use in everyday use around the home—paint thinners and things of that nature.

Many consumer products are in fact dangerous goods by their characteristics. Bleaches and disinfectants very often comprise mild solutions of corrosive liquid or flammable liquids. Special provision is made to regulate those, but of course in a much less strict manner than one might regulate hydrochloric acid in its pure form.

**Mr. Towers:** I can see it, Mr. Chairman, where the goods are being transported by the railroad tank cars and the carrier is responsible for the trackage. But does the same thing hold true when you are transporting by truck? It would seem to me when you are travelling from province to province you might have a problem with provincial authority in the maintenance of an adequate system of transportation. One province might have a better highway than others; and possibly this would hold true, too, within municipalities.

Is any responsibility going to be placed upon either the provincial governments or the municipalities to provide this so-called adequate trackage to prevent accidents?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, that is beyond the ability of this bill. We have to take as the assumption that vehicles will be operated across the Canadian highway system however it is. Some roads will be gravel and mountainous and others will be super-highways.

[Traduction]

des marchandises dangereuses. On ne pourra pas toutefois exiger que de nouvelles méthodes soient adoptées pour l'inspection des essieux, quelles que soient les marchandises transportées. Ce projet de loi concerne le transport des marchandises dangereuses et ira probablement de pair avec d'autres lois en vigueur ou à venir sur la sécurité du transport en général.

**Le président:** Merci, monsieur Blaikie.

Monsieur Towers.

**M. Towers:** Merci, monsieur le président.

Les témoins peuvent-ils nous dire si le ministère a l'intention de classer les marchandises dangereuses. Autrement dit, si une liste établira un ordre de danger des marchandises et si des règlements plus rigoureux s'appliqueront aux plus dangereuses.

**M. Ellison:** Monsieur le président, c'est exactement ce que nous allons faire. Tout d'abord, les marchandises dangereuses seront groupées en neuf grandes classes. Dans chacune de ces classes, elles seront subdivisées selon les risques présentés. Nous fournirons pour chacune de ces classes, une liste des produits qui présentent ces caractéristiques et qui seront donc aussi classifiées. Tout le processus de réglementation sera fondé sur le degré de risques que représentent ces produits. Un liquide inflammable qui présente un point d'inflammabilité très bas, qui est très volatile, sera classé comme tel et placé dans des emballages très spéciaux; par exemple, certains solvants qui servent tous les jours dans la maison, notamment les diluants pour la peinture.

De nombreux produits de consommation courante présentent des caractéristiques dangereuses. Les agents de blanchiment et désinfectants comprennent bien souvent des petites quantités de liquide corrosif ou inflammable. Nous avons pris des dispositions pour réglementer ces produits, mais évidemment beaucoup moins sévères que pour l'acide chlorhydrique pur.

**M. Towers:** D'accord, monsieur le président lorsque les marchandises sont transportées par chemins de fer et que le transporteur est responsable du réseau mais qu'advient-il lorsque le transport se fait par camion? Si vous voyagez d'une province à une autre, il y a le problème de l'entretien des routes dont sont responsables les autorités provinciales. Une province peut avoir de bien meilleures autoroutes que d'autres et c'est vrai également pour certaines municipalités.

Allons-nous exiger des gouvernements provinciaux ou des municipalités qu'ils entretiennent un réseau routier adéquat pour empêcher ce genre d'accident.

**M. Ellison:** Monsieur le président, ceci n'entre pas dans les attributions du projet de loi. Nous devons supposer que les véhicules emprunteront les routes canadiennes quelles qu'elles soient. Qu'il s'agisse de gravier, de routes montagneuses ou d'autoroutes.



[Text]

• 1140

Therefore, this act will direct itself to the integrity of the method of containing these products and the ability of those containers to withstand accidents, as accidents will inevitably occur on icy roads or through the interaction of other motorists.

**Mr. Towers:** Mr. Chairman, could our witnesses tell us whether or not they are having any difficulties in establishing these regulations interprovincially? Is there going to be a certain degree of overlapping with regulations that are already now in place with regard to environmental controls and such like?

**Mr. Ellison:** Yes, Mr. Chairman, there are difficulties in the sense that it involves a lot of discussion. We have to co-ordinate transport regulations with nontransport ones such as environment, such as the fire marshal. One of the reasons I was in New Brunswick last week was to have discussions, not just with the New Brunswick department of transport but with the department of labour, the department of environment, the department of health, to make sure that these things are brought together.

A classic point is that an inflammable liquid in all provinces of this country is defined as one having a flash-point less than 100 degrees F., except for British Columbia where it is 110 degrees. And that appears not in transport legislation but in the fire prevention legislation administered by the fire marshals of the provinces.

Obviously there is a problem when you are shipping a drum of inflammable liquid, which has been defined as inflammable at 100 degrees F., to British Columbia because it requires, under B.C. law, a different label than it would in Ontario and Manitoba.

**Mr. Towers:** Does this mean, sir, that the provinces are going to have to give up certain jurisdiction in order to get a proper national code?

**The Chairman:** Mr. Ellison.

**Mr. Ellison:** Thank you, Mr. Chairman.

Yes, in a sense we are asking them to administer our jurisdiction in lieu of their own unique provincially focused regulations.

For example, propane is administered in New Brunswick under the department of labour, but under the Ministry of Transport we are talking with them about whether we have in these regulations the kinds of things that they would like to see so that they will in fact inspect and prosecute under this proposed act rather than under the New Brunswick department of labour legislation which is appropriate to propane.

**The Chairman:** A further comment, Mr. Charron?

**Mr. Charron:** The point has been made though, Mr. Chairman, that we are getting tremendous support from the provinces. As I mentioned earlier this morning, there is a great

[Translation]

La Loi vise donc la protection de ces produits, les conteneurs qui devront résister aux accidents inévitables sur les routes glacées ou en présence de conducteurs dangereux.

**M. Towers:** Monsieur le président, les témoins peuvent-ils nous dire s'ils ont des difficultés à appliquer ces règlements à l'échelle des provinces? Y aurait-il un certain chevauchement avec des règlements déjà en place concernant, par exemple, la protection de l'environnement?

**M. Ellison:** Oui, monsieur le président, il y a certains problèmes, nous devons beaucoup discuter. Nous devons coordonner les règlements portant sur les transports et par exemple ceux qui concernent la protection de l'environnement et la prévention des incendies. Une des raisons pour lesquelles je me suis rendu au Nouveau-Brunswick la semaine dernière, était justement de discuter avec les représentants non pas du ministère des Transports du Nouveau-Brunswick, mais des ministères du Travail, de l'Environnement, et de la Santé, pour m'assurer de leur participation.

Dans toutes les provinces, un liquide est dit inflammable lorsque son point d'inflammabilité est inférieur à 100 degrés Fahrenheit, sauf en Colombie-Britannique où il est de 110 degrés. Cette disposition ne fait pas partie de la Loi sur les transports mais de la Loi sur la prévention des incendies qui est administrée par les prévôts des incendies des provinces.

Il y a évidemment un problème si vous expédiez en Colombie-Britannique un baril contenant du liquide inflammable, défini comme étant inflammable à 100 degrés Fahrenheit, car la loi de cette province prévoit une norme différente de celle de l'Ontario et du Manitoba.

**M. Towers:** Pour obtenir un code national adéquat, les provinces devront-elles renoncer à une certaine compétence en la matière?

**Le président:** Monsieur Ellison.

**M. Ellison:** Merci, monsieur le président.

Oui, nous leur demandons jusqu'à un certain point d'exercer notre compétence au lieu d'appliquer leurs propres règlements.

Je vous donne un exemple, le gaz propane est réglementé au Nouveau-Brunswick par le ministère du Travail. Nous demandons donc au ministère des Transports provincial de voir avec ce dernier si nos règlements répondent à leurs besoins de sorte que la législation fédérale soit applicable dans le cas du gaz propane.

**Le président:** Avez-vous une autre remarque, monsieur Charron?

**M. Charron:** On a déjà dit, monsieur le président, que les provinces nous accordent vraiment leur appui. Je l'ai dit plus

[Texte]

desire on the part of the provinces to see this law and these regulations enacted.

**Mr. Towers:** Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Towers.

Mr. Deniger.

**Mr. Deniger:** Thank you, Mr. Chairman.

My questions will be along the lines that have been asked so far today. I have in front of me the Railway Act and, in particular, Section 296. (1) which reads as follows:

296. (1) The company shall not carry any goods of an explosive or dangerous nature except in conformity with the regulations made by the Commission in that behalf.

The Explosives Act has a similar section which basically gives the powers of regulations to the Minister of National Defence. In fact it is here in the official regulations of the Explosives Act under explosives regulations and it deals with the transportation of these goods.

Will amendments to these two acts that I have just mentioned be needed to ensure the sole power of regulations for the movement of dangerous goods? And under Schedule B explosives are dangerous goods.

**The Chairman:** Mr. Shaffer.

**Mr. Shaffer:** Thank you, Mr. Chairman. I believe the intent of this bill, as Mr. Ellison explained before, is not to surgically remove regulation-making powers with other authorities but to try to harmonize the regulations, and to that end there is a clause in this bill which would provide—

• 1145

**Mr. Deniger:** Which clause is that?

**Mr. Shaffer:** Clause 27. —in the event of any inconsistency between regulations made under this act and regulations made under any other act, that the regulations under this act would prevail. But it is hoped that the national code of regulations for dangerous goods transportation will start at some base level, whereby the railway system will be maintained at a certain level of safety and that can be taken for granted in the national code. Otherwise, we may have to have, I suppose—and I would defer to Mr. Ellison for further explanation— a much more elaborate system in our national code, which I take it is going to be quite a voluminous document already.

**Mr. Deniger:** What I am not too clear on is this. As I read that transitional clause, it says basically that one act prevails over the others. But I do not see anything in it that says that from now on the Minister of National Defence will not be able to regulate or the CTC will not be able to regulate the movement of dangerous goods. Now, do they keep these powers?

**The Chairman:** Mr. Ellison.

**Mr. Ellison:** Thank you, Mr. Chairman. Yes, they do, and will keep their powers—

[Traduction]

tôt ce matin, les provinces souhaitent ardemment que cette loi et ces règlements soient mis en vigueur.

**M. Towers:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Towers.

Monsieur Deniger.

**M. Deniger:** Merci, monsieur le président.

Mes questions vont dans le même sens que celles que j'ai déjà posées. J'ai devant moi la Loi sur les chemins de fer, l'article 296.1 se lit comme suit:

296.(1) La compagnie ne doit transporter aucune matière explosive ou dangereuse autrement qu'en conformité des règles édictées par la Commission à cet égard.

La Loi sur les explosifs comprend un article semblable qui donne au ministre de la Défense nationale le pouvoir d'édicter les règlements. Les règlements officiels de la Loi sur les explosifs traite du transport de ces marchandises.

Faudra-t-il modifier ces deux lois pour assurer un pouvoir unique de réglementation du transport des marchandises dangereuses? En vertu de l'Annexe B, les explosifs sont des matières dangereuses.

**Le président:** Monsieur Shaffer.

**M. Shaffer:** Merci, monsieur le président. Comme l'a dit M. Ellison, ce projet de loi ne vise pas à retirer à d'autres autorités le pouvoir d'édicter des règlements, il veut surtout harmoniser ces règlements. C'est pourquoi il y a un article qui prévoit . . .

**M. Deniger:** De quel article s'agit-il?

**M. Shaffer:** De l'article 27 qui prévoit que les dispositions de la présente Loi et de ses règlements l'emportent sur les dispositions incompatibles de toute autre loi. Nous espérons que le Code national de réglementation pour le transport des marchandises dangereuses partira d'un niveau de sécurité de base acquis du réseau ferroviaire. Sinon il nous faudra peut-être prévoir un système beaucoup plus développé dans le Code national qui représente déjà un document assez volumineux. M. Ellison voudrait peut-être nous expliquer cela.

**M. Deniger:** Je ne comprends pas très bien les dispositions transitoires. On nous dit qu'une loi l'emporte sur les autres. Rien ne me dit toutefois que dorénavant le ministre de la Défense nationale ou la Commission canadienne des transports ne pourra réglementer le transport des marchandises dangereuses. Conservent-ils ces pouvoirs?

**Le président:** Monsieur Ellison.

**M. Ellison:** Merci, monsieur le président. Oui, ils les conservent et les conserveront . . .



[Text]

**Mr. Deniger:** Why?**Mr. Ellison:** —to issue regulations.**Mr. Deniger:** Why, if indeed you will have a group of some sort in charge of dangerous goods solely?

I will go back to the question that Mr. Turner was asking. Would we be interested in going to National Defence? Would we be interested in going to the CTC? Will we go to Transport Canada? And I am only talking about federal—I am not even dealing now with provincial about the bill. Where would we go?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, some of these individuals must retain their existing powers. For example, the Minister of Energy, Mines and Resources, who deals with explosives, and his Chief Inspector of Explosives, are responsible for classifying explosives for importation purposes, for manufacturing. He regulates the explosives factories, and it is necessary for us in Transport to administratively work with him. This we can achieve through cooperation.

It would be exceedingly unwise, I think, in legislation, to address the question that the Minister of Transport, in consort with the Minister of Energy, Mines and Resources, shall determine what is an explosive, and the Minister of Health with respect to what is a toxic material, and the Minister of Environment with respect to that. So this is why this type of surgical activity is not contemplated in here.

**Mr. Deniger:** I am very pleased that the Chairman has decided to allow this Committee to look into the regulations because I am going to be very curious to see, indeed, what additional regulations on the movement of dangerous goods by rail Transport Canada will add to those that already exist with the CTC, because I think it is essential. Mr. Blaikie was asking that kind of question; Mr. Campbell and Mr. Turner also. We basically want to know what *additional* security device will be included in this.

Since I do not have that much time left I would like to change the subject completely and now deal with provincial meetings. You said that they were going fine. You were not very excited about it but you felt it was a great idea. That is fine until they start putting things on paper and agreeing, basically, in a lot of ways, to give up certain of their powers that they have been exercising until now in the intraprovincial movement of dangerous goods in their own province.

Can you tell us if you think, for example in the movement of liquid carbonic or petroleum or whatever, if it is to go from Montreal to Quebec City, that they will agree that that should now be under federal jurisdiction, when in the past it was under provincial jurisdiction?

**The Chairman:** You do not really have to answer that one.

**Mr. Deniger:** You do not have to, I realize that, Mr. Chairman, but I think it is a very important thing. This bill, basically, says as follows, and I will read it for you—

[Translation]

**M. Deniger:** Pourquoi?**M. Ellison:** . . . pour promulguer des règlements.**M. Deniger:** Pourquoi, si vous avez un groupe qui responsable exclusivement des marchandises dangereuses?

Je reviens à la question qu'a posée M. Turner. Pourrions-nous nous adresser à la Défense nationale, à la Commission canadienne des transports ou au ministère des Transports? Je songe seulement au gouvernement fédéral, je ne pense même pas pour l'instant aux gouvernements provinciaux. À qui nous adresser?

**M. Ellison:** Monsieur le président, certains doivent conserver leurs pouvoirs. Ainsi, par exemple, le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources s'occupe des explosifs et avec son inspecteur en chef des explosifs, est responsable de classifier les explosifs pour les importations et la fabrication. C'est lui qui réglemente les usines d'explosifs et nous devons, au ministère des Transports, travailler sur le plan administratif avec eux. Nous coopérons sur ce plan.

Il ne serait pas du tout sage, à mon avis, de prévoir dans la loi que le ministre des Transports s'accorde avec le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources pour déterminer ce qu'est un explosif, avec le ministre de la Santé pour dire ce qu'est une matière toxique, et avec le ministre de l'Environnement pour expliquer ce qu'est l'environnement. Cette activité n'est donc pas prévue dans la Loi.

**M. Deniger:** Je suis très heureux que le président ait autorisé notre comité à examiner les règlements, car je serai très curieux de voir quels autres règlements sur le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer promulguera le ministère des Transports. Je crois que c'est essentiel. M. Blaikie a déjà posé la question de même que MM. Campbell et Turner. Nous voulons savoir quels autres mécanismes de sécurité seront prévus.

Comme je n'ai pas beaucoup de temps, j'aimerais passer à un autre sujet et parler des rencontres avec les provinces. Vous avez dit que tout allait bien. Vous n'étiez pas très emballé, mais vous avez dit que l'idée était excellente. Tout va bien jusqu'à ce que les provinces commencent à accepter par exemple d'abandonner certains des pouvoirs qu'elles exerçaient jusqu'à maintenant, pour le transport interprovincial de marchandises dangereuses.

Sont-elles d'accord, par exemple, pour que le transport du gaz carbonique liquéfié ou du pétrole entre Montréal et Québec relève de la compétence fédérale et non plus provinciale?

**Le président:** Vous n'avez pas vraiment à répondre à cette question.**M. Deniger:** Peut-être pas, monsieur le président, mais je crois que c'est très important. Le projet de loi dit et je cite . . .

[Texte]

**The Chairman:** I agree with you, Mr. Deniger, there is no question about it. I just wonder whether or not it is Mr. Charron's—

• 1150

**Mr. Deniger:** I am not basically asking how these relations are going, but Clause 24 (1) reads:

The Minister may,

Maybe it should be “shall”, but it says “may”

with the approval of the Governor in Council, enter into an agreement with the government of a province for the implementation and enforcement of this Act . . .

Now, does that mean in its innocence that, if he does not have an agreement, this act will not apply?

**The Chairman:** It is a good question.

**M. Charron:** Monsieur le président, premièrement, pour la première partie de la question, il n'y a pas de doute que dans les consultations et les négociations que nous avons eues avec les provinces à ce jour, qu'il y a eu des problèmes. Il y en aura sans doute encore. Mais les provinces semblent être d'accord sur le principe; et non seulement d'accord, comme je le disais tout à l'heure, certaines provinces, particulièrement, ont exprimé le souhait que cela se fasse vite parce que dans plusieurs cas les provinces se sont rendu compte du fait que leur propre réglementation doit être améliorée. Et, évidemment, tout à fait conscientes de leur rôle et de leur juridiction, souhaitent faire ces améliorations mais préféreraient que ces améliorations se fassent dans le contexte de cette loi et de sa réglementation.

Par ailleurs, si on ne pouvait pas procéder assez vite, il n'y a pas de doute que certaines provinces vont améliorer leur propre réglementation, quitte ensuite, à discuter de l'application d'un code uniforme. Dans le cas du transport intraprovincial, étant donné que dans la majorité des cas, les conteneurs, les véhicules, etc., qui sont utilisés pour ces fins sont aussi utilisés pour le transport interprovincial, les provinces, dans l'ensemble, sont tout à fait désireuses de voir l'application d'un code uniforme.

**Mr. Deniger:** Si vous me le permettez, monsieur . . .

Will you allow me, Mr. Chairman, one very short final question?

**The Chairman:** A very brief one.

**Mr. Deniger:** Est-ce que c'est justement, monsieur Charron, parce qu'on anticipe ce genre de difficulté qu'il y a un article, je ne le retrouve pas dans le bill, je pense que c'est l'article 28 de ce projet de loi, que le ministre aura le pouvoir de l'impliquer... 28.(5):

28.(5) Au cas où le Ministre constate, à l'issue de douze mois de négociations ou de tout autre délai qu'il juge convenable, le non-aboutissement,...

[Traduction]

**Le président:** Je suis d'accord avec vous, monsieur Deniger, il n'y a pas de doute. Je me demandais seulement si M. Charron . . .

**M. Deniger:** L'article 24 (1) du bill est libellé comme suit:

Avec l'approbation du gouverneur en conseil, le ministre peut

Peut-être le mot peut devrait-il être remplacé par le mot doit,

conclure avec le gouvernement d'une province un accord portant sur l'application totale ou partielle de la présente loi dans la province . . .

Cela signifie-t-il qu'en absence d'un accord, la loi ne sera pas d'application?

**Le président:** Excellente question.

**Mr. Charron:** Mr. Chairman, there is no doubt that problems have arisen during the consultations and negotiations which we have been pursuing with the provinces and there will no doubt be more. But the provinces seem to agree as far as the principle is concerned; and not only that, but some provinces have expressed a wish to go ahead quickly with the act because they realize that their own regulations need to be improved. Being fully aware of their jurisdiction, they want these improvements to be implemented through the act and its regulations.

If it is not possible to move quickly enough, there is no doubt that some provinces will improve their own regulations, which does not preclude from further discussions on the implementation of a uniform code. In view of the fact that in most cases, containers used for intraprovincial transport are also used for interprovincial transport, on the whole, provinces are quite willing to see the uniform code implemented.

**Mr. Deniger:** If I may, Mr. Chairman.

Puis-je poser une très brève question monsieur le président?

**Le président:** Il faut qu'elle soit très brève.

**Mr. Deniger:** Is it because you are anticipating this kind of difficulty that Section 28 of the bill says the following:

28. (5) Where, in the opinion of the Minister, despite reasonable efforts over a period of twelve months after the commencement of negotiations therefor or such longer period as the Minister considers reasonable, an agreement



[Text]

de mettre en vigueur l'article de ce projet de loi après 12 mois. Est-ce que c'est dans ce contexte-là que vous voyez cet article-là?

**M. Charron:** Nous souhaitons que nous n'aurons pas à utiliser cet article-là.

**M. Deniger:** Pas à l'utiliser, mais au cas où, il est là. Cela va être vraiment intéressant durant les 12 prochains mois, monsieur Charron.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Deniger. Mr. McDermid.

**Mr. McDermid:** Thank you, Mr. Chairman. I will be brief because it is getting close to noon. I am interested in this act from many aspects, but of course the Mississauga incident was very close to home, and, with a main line through my particular constituency and a new transportation facility being built by CN and CP, I am doubly interested.

Will this bill and the regulations provide a continuity of manifest so that emergency forces would know what to look for and where, whether it be on rail or truck, or whatever?

**Mr. Ellison:** Thank you, Mr. Chairman. Yes, the regulations proposed under the bill will demand that. I would like to indicate that there are several factors to be considered. One is that the private truck transport normally does not have a manifest as you would in the for-hire industry, so this does represent an increase in that the vehicles, let us say, of Canadian Tire, which are moving many dangerous goods around, should be accompanied by the appropriate kind of documentation. Second, we are deliberately moving contrary to the trade facilitation, which is going to Telex messages to preclear movements of goods by saying there shall be documents accompanying, and that means accompanying every consignment, not just delivered to the carrier and sent by mail or by telex to the destination terminal. They must be with the goods. This is new to any of the current regulations.

• 1155

**Mr. McDermid:** Will that manifest be easily interpreted by a fire department; by a police department; by those emergency people who will, in effect, if they come across an accident or whatever, have to read the manifest and act on the contents? Will it be the same manifest in a truck as in a train so that there is a continuity? Do you follow what I am getting at?

**Mr. Ellison:** Yes, sir. Mr. Chairman, the regulations as proposed are designed to ensure that certain specified pieces of information accompany the consignment on a document. We have not chosen to specify a document because this would be a radical change from the practices in the various modes of transport, which are quite different. There is a railway bill of

[Translation]

pursuant to Section 24 has not been entered into with province . . .

To implement this section of the act after a twelve-month period. Is it in this context that this section has been written?

**Mr. Charron:** We hope that we will never have to use this section.

**Mr. Deniger:** Yes, you hope so, but still the section is there. The next 12 months will be really interesting, Mr. Charron.

**Le président:** Merci monsieur Deniger. La parole est à M. McDermid.

**M. McDermid:** Merci monsieur le président. Comme il est presque midi, je serai bref. En principe, ce projet de loi m'intéresse par bien des côtés. Je m'y intéresse maintenant d'autant plus que l'accident de Mississauga a eu lieu pas très loin de chez moi et que par ailleurs ma circonscription est traversée par une voie ferrée importante tandis que le CN et le CP s'approprient à y construire de nouvelles installations.

Le présent projet de loi et ses règlements d'application prévoient-ils la rédaction de déclarations d'expédition, de façon à ce que les services de secours puisse connaître la nature et l'emplacement des marchandises transportées, que ce soit par rail ou par route?

**M. Ellison:** Merci monsieur le président. Effectivement les règlements d'application l'exigeront. Il faut néanmoins tenir compte de plusieurs facteurs. D'habitude, les entreprises de transport routier ne rédigent pas de déclaration d'expédition comme cela se fait pour les camions de location; sous ce rapport le projet de loi est une amélioration, vu que désormais une firme comme Canadian Tire qui transporte toutes sortes de produits dangereux, serait tenue de joindre les déclarations d'expédition. Deuxièmement, plutôt que d'encourager la facilité qui consiste à envoyer un message télex pour annoncer l'expédition de marchandises, nous allons au contraire insister pour que chaque envoi soit accompagné d'une déclaration d'expédition, que cette déclaration ne soit pas remise au transporteur et expédiée par courrier ou par télex au point de destination mais accompagne bien les marchandises transportées. Ceci est une innovation par rapport à tous les règlements actuels.

**M. McDermid:** Est-ce que ces déclarations d'expédition seront rédigées de façon à pouvoir être aisément comprises des pompiers ou des agents de police qui seraient appelés sur les lieux d'un accident? Le même format a-t-il été prévu pour les marchandises expédiées par chemins de fer et par camions de façon à en assurer l'uniformité.

**M. Ellison:** Les règlements prévoient une série de renseignements qui devront obligatoirement figurer sur la déclaration d'expédition accompagnant les marchandises. Nous n'avons pas établi un formulaire unique, car ceci constituerait une innovation radicale par rapport à ce qui se passe actuellement dans les divers modes de transport. Ainsi les bordereaux

**[Texte]**

lading, which looks different from a highway bill of lading, which looks different from a declaration presented to a ship's master. The emergency forces, though, should be assured, if the regulations are complied with, that the information they want should be available from certain specified people who are in control of the means of transport at the time. We are going to a numerical system as far as possible to overcome language problems with some of the chemical names which are in either English or French, and the emergency response guide here is addressing that question.

**Mr. McDermid:** Will regulations cover, for example, the separation of various types of commodities, such as an explosive or flammable or a toxic substance; that sort of thing? Will there be regulations covering that which do not exist today? You are nodding yes?

**Mr. Ellison:** Yes, there will be, but some of them exist today, Mr. Chairman.

**Mr. McDermid:** In our questioning of CTC we found that in fact they did not exist. When we took a look at some of the commodities that were contained in that unfortunate incident in Mississauga, we found out that chlorine, for example, was not listed as a poison, or propane was not listed as an explosive. Will that type of thing change with the regulations under this act?

**Mr. Ellison:** Yes, some of it will change, Mr. Chairman. The existing regulations do allow for some segregation but we are hoping to refine that. However, the segregation has to be of a broad nature: that you do not put oxidizing materials with inflammable liquids because the combination results in an explosive. Nevertheless, with the hundreds of thousands of chemicals potentially moving in the system, one cannot delineate in all cases that certain products should not be put together. For example, there are two products you can buy in a common drug store which, if you mix them together, will spontaneously burst into flames. You may walk out of a supermarket with those in one bag under your arm.

**Mr. McDermid:** I think people understand that accidents do happen. We could legislate from now until eternity and we are not going to stop accidents, but I think our responsibility is to assure people that we are transporting goods in the safest possible way and that, in fact, we are not putting propane with chlorine. I think that is the type of thing the citizens of Canada should feel safe with, knowing that type of thing is covered and will come under this proposed act, under the regulations.

**The Chairman:** Very briefly, Mr. McDermid.

**Mr. McDermid:** Oh, really? Okay. I was just getting warmed up, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I suspected that.

**[Traduction]**

d'expédition des chemins de fer sont tout à fait différents des bordereaux d'expédition des transports routiers qui diffèrent du tout au tout des manifestes. Néanmoins, lorsque ces règlements seront appliqués, les services d'urgence pourront obtenir les renseignements dont ils ont besoin des responsables du moyen de transport en cause. Un code numérique sera mis en vigueur de façon à éviter le problème de langue dans toute la mesure du possible puisque les noms des produits chimiques peuvent être donnés en anglais ou en français. Le guide des urgences contiendra également diverses indications utiles.

**M. McDermid:** Contrairement, à ce qui se passe actuellement, en termes de nouveaux règlements il faudra prévoir un espace entre certains produits, par exemple, entre des explosifs, des produits inflammables et des produits toxiques.

**M. Ellison:** Oui, ce sera prévu mais certains règlements de ce genre sont déjà en vigueur, monsieur le président.

**M. McDermid:** Ce n'est pas ce que nous ont dit les membres de la Commission canadienne des Transports. Dans la catastrophe de Mississauga, le chlore n'aurait pas été classé comme un poison ni le propane comme un explosif. Est-ce que ces règlements empêcheront pareil classement à l'avenir?

**M. Ellison:** Dans une certaine mesure, monsieur le président. Les règlements actuels exigent une certaine mesure de séparation, séparation que nous comptons renforcer. Les modalités de séparation devront néanmoins être assez générales. Disons par exemple, qu'il faut séparer des produits oxydant des liquides inflammables, car s'ils venaient à se mélanger, il y aurait risque d'explosion. Il ne faut pas oublier cependant que l'on transporte chaque jour des centaines de milliers de produits chimiques différents. On ne peut donc pas préciser exactement que tel produit doit être séparé de tel autre. Ainsi n'importe qui peut acheter en pharmacie deux produits qui, s'ils sont mélangés, s'enflamment immédiatement. Or, rien ne vous empêche, après les avoir achetés, de les mettre ensemble dans un même sac en papier.

**M. McDermid:** Il est évident que même si on légiférait jusqu'à la fin des temps, cela n'empêcherait pas les accidents. Ce que nous devons faire par contre, c'est veiller à ce que le transport des marchandises se fasse dans les meilleures conditions possibles et à ce que notamment on ne transporte pas ensemble du propane et du chlore. Voilà ce à quoi nos concitoyens peuvent raisonnablement s'attendre lorsque cette loi et ces règlements d'application auront été adoptés.

**Le président:** Il vous reste très peu de temps, monsieur McDermid.

**M. McDermid:** Vraiment? Je venais tout juste de me roder, monsieur le président.

**Le président:** C'est bien ce que je croyais.



[Text]

• 1200

**Mr. McDermid:** Could this be classified as deregulation, in that we are consolidating a number of areas, a number of jurisdictions under one act? Is it going to make it clear for the shipper, for the chemical company, for whoever it may be?

**Mr. Charron:** Mr. Chairman, I had not thought of this as deregulation. But certainly the objective of the bill is to make it easier to reduce the numbers of different regulations that deal with the same thing.

**Mr. McDermid:** That is deregulation to me. Anything that makes it easier for the manufacturer, for the businessman to understand and to follow rules much more simply than is in fact deregulation. That is part of the definition of deregulation.

Mr. Chairman, is that it? Are you telling me that that was my final question?

Okay, since he has not jumped on me, one final question. One of the things that is mentioned in the bill is quantities, quantities of dangerous goods, which will be defined by regulation. Does this vary with product?

**Mr. Ellison:** Yes, and with groups of product.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McDermid. You have not learned like some others to get six questions in on your last one.

**Mr. McDermid:** I am learning; I am catching on fast.

**The Chairman:** Gentlemen, Mr. Lumley had two very quick supplementaries. I will allow them, and would indicate at this time for the record that copies of the publication referred to by Mr. Charron are available, but they are in somewhat limited supply. They may be obtained by contacting the Transportation of Dangerous Goods, Transport Canada, at 992-4624. Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman. I was just going to say to my colleague, Mr. McDermid, that this can be interpreted as deregulation the ways stimulative deficit is now a reduction of current account deficit.

My two short questions are, one, since you have been discussing the draft regulations, will they be tabled? Can they be tabled before this Committee? Two, how do we compare with the United States? In discussions that I have had with the trucking people, for example, they say that the U.S. regulations are tougher than the Canadian standards and in many cases they operate because they do business across the border under U.S. regulations. Will our regulations now compare with the U.S.?

**The Chairman:** In respect, of the first part of Mr. Lumley's question, the Parliamentary Secretary may want to respond, on whether or not the draft regulations could be tabled. I have some hesitation about that, Mr. Lumley, but on the other hand it is simply because I am not sure or certain myself. The Parliamentary Secretary may want to comment and I would ask—

[Translation]

**M. McDermid:** Pourrait-on dire que la réglementation a été supprimée en ce sens que différentes dispositions et règlements sont regroupés dans une loi? Est-ce que cela rendra les choses plus claires pour l'expéditeur, le fabricant de produits chimiques et les autres intéressés?

**M. Charron:** Je n'ai pas envisagé cela comme une suppression de règlements. Un des objectifs du bill est bien néanmoins de réduire le nombre global des règlements s'appliquant à une même chose.

**M. McDermid:** C'est ce que j'entends par suppression des règlements, à savoir tout ce qui permet aux fabricants et aux commerçants de mieux comprendre et d'appliquer les règles.

C'est ma dernière question, monsieur le président?

D'accord. Je vais en profiter pour poser une dernière question. D'après le projet de loi, les quantités de produits dangereux seront définies par voie de règlement. Est-ce que ces quantités varieront d'un produit à l'autre?

**M. Ellison:** Oui et aussi selon les catégories de produits.

**Le président:** Merci, monsieur McDermid. Contrairement à certains de vos collègues, vous ne semblez pas connaître le truc qui consiste à inclure six questions dans la dernière.

**M. McDermid:** J'apprends très rapidement.

**Le président:** M. Lumley a demandé à poser deux questions supplémentaires. Je vais donc lui donner la parole. Je vous signale entre parenthèses que les documents évoqués par M. Charron sont disponibles en quantités limitées au ministère des Transports. Il suffit de composer le 992-4624 qui est le numéro du Service des transports des produits dangereux. Vous avez la parole M. Lumley.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président. J'allais dire à M. McDermid qu'on pourrait baptiser ceci de simplification des règlements tout comme la réduction du déficit des comptes courants est devenue un déficit destiné à stimuler l'économie.

Je voudrais bien savoir si les projets de règlements seront déposés au comité? Deuxièmement, comment notre situation chez nous sous ce rapport se compare-t-elle avec celle des États-Unis? Des camionneurs avec lesquels j'ai eu l'occasion de parler m'ont dit que les règlements américains sont bien plus stricts que les nôtres et que pour franchir la frontière américaine, ils doivent respecter les règlements en vigueur aux États-Unis. Est-ce que les nouveaux règlements seront comparables aux règlements américains?

**Le président:** Le secrétaire parlementaire pourra sans doute vous dire si les projets de règlements seront déposés ou non. Quant à moi, je ne suis pas sûr. Je pense qu'il est préférable de demander au secrétaire parlementaire de vous répondre.

[Texte]

**Mr. Jelinek:** Mr. Chairman, I cannot comment on it but I will be happy to check into it and reply to Mr. Lumley.

**The Chairman:** Mr. Ellison.

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, currently the United States regulations are indeed more restrictive than the regulations governing the highway mode of transport, generally speaking. That is generally speaking because in many provincial jurisdictions there are sketchy regulations rather than comprehensive. In the future, the regulations that would be imposed on the trucking industry under this bill would be at least equal to the American regulations, sometimes different and in some occasions perhaps a little more restrictive than the United States ones. All of these, the differences and the more restrictive, of course, are a concern to the trucking associations of Canada, and we are hoping to work out with them precisely why we should go to more restrictive runs than is current in the United States.

• 1205

**Mr. Lumley:** That is a very positive step, then.

In essence, we seem to concentrate our whole discussion and thought process, in respect to this bill, to the transportation of dangerous goods by rail when really, the highway side—with trucks, in essence—comes more into contact with the people we represent who live downtown and in these sort of areas. This bill is very positive in its terms in that you are going to upgrade the transportation of dangerous goods standards on the highway side, even tougher than in the United States.

That is good.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lumley.

I and all of the House want to express very sincere appreciation to the three witnesses—not that they have seen the last of us, they of us or we of them, but we appreciate the extended time that they have taken. It gets us, I think, off to a good start with consideration of the bill.

Mr. Ellison.

**Mr. Ellison:** Thank you, Mr. Chairman.

If I could just make a statement with respect to this emergency guide—

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Ellison:** We entered into a joint publishing contract with Copp, Clark Limited and Pitman and they are a representative of the private industry of this country. And they are selling the book. We have purchased from them a certain number of volumes which we will be distributing to federal and provincial governments, officials and parliamentarians. But we should not take away their market.

**The Chairman:** A comment and observation well put. God forbid this Committee interfere with free enterprise.

Gentlemen, the Committee is adjourned until 11.00 a.m., Tuesday, December 4, 1979, when we shall consider Vote 100, Surface Transportation Program under Transport, dealing

[Traduction]

**M. Jelinek:** Je ne puis rien vous dire pour le moment, mais je vais vérifier et vous tiendrai au courant.

**Le président:** Monsieur Ellison.

**M. Ellison:** Les règlements actuellement en vigueur aux États-Unis sont effectivement plus stricts que les règlements canadiens régissant le transport routier en général. J'ajoute en général, car dans certaines provinces, les règlements sont plutôt vagues. Les règlements d'application du présent projet de loi seront au moins aussi stricts que les règlements régissant le transport routier aux États-Unis; il y aura sans doute certaines variantes et certains seront même plus stricts. Cela inquiète d'ailleurs les associations de routiers canadiens auxquelles nous espérons pouvoir expliquer les motifs qui nous poussent à adopter dans certains cas des règlements plus stricts que ceux en vigueur aux États-Unis.

**M. Lumley:** C'est quelque chose de très positif.

Enfait, nous semblons centrer notre discussion dans ce projet de loi sur le transport des produits dangereux par rail, alors qu'en fait c'est le transport routier qui pourrait causer le plus de problèmes, étant donné que les camions passent au coeur même de nos villes. Ce projet de loi est très positif puisqu'on va revoir les normes de transport par route des produits dangereux et que le contrôle sera encore plus sévère qu'aux États-Unis.

C'est une très bonne initiative.

**Le président:** Merci monsieur Lumley.

Je tiens, ainsi que tous les autres députés, à remercier très sincèrement ces trois témoins. Nous nous verrons encore, c'est certain, mais nous sommes heureux de les avoir eus ici si longtemps. Cela nous permet de bien démarrer l'étude du projet de loi.

Monsieur Ellison.

**M. Ellison:** Merci, monsieur le président.

Peut-être pourrais-je faire un commentaire au sujet de ce guide d'urgence.

**Le président:** Allez-y.

**M. Ellison:** Nous avons passé un contrat de publication avec *Copp Clark Limited* et *Pitman*, qui représentent le secteur privé. Ce sont ces firmes qui vendent le livre. Nous leur avons acheté un certain nombre de volumes que nous distribuerons aux gouvernements fédéral et provinciaux, aux hauts fonctionnaires et aux parlementaires. Cependant, nous ne devrions pas leur enlever leur marché.

**Le président:** Evidemment. Il ne manquerait plus que cela que le comité se mêle de ces questions.

Messieurs, la séance est levée jusqu'au mardi 4 décembre 1979 à 11h00 du matin où nous étudierons le crédit 100, Programme des transports de surface, paiement à la société de



*[Text]*

with Northern Transportation Company Limited in the Main  
Estimates 1979-80 for the fiscal year ending March 31, 1980.

*[Translation]*

transport du Nord Limitée. Nous étudierons donc le Budget  
principal pour 1979-1980 pour l'année fiscale se terminant le  
31 mars 1980.















If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Cœur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT  
à l'Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Cœur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Department of Transport:*

Mr. J.L. Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination;  
Mr. T.D. Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods.

### *From the Department of Justice:*

Mr. B. Shaffer, Legislative Counsel.

### *Du ministère des Transports:*

M. J.L. Charron, sous-ministre adjoint, Coordination;  
M. T.D. Ellison, directeur, Transport des marchandises dangereuses.

### *Du ministère de la Justice:*

M. B. Shaffer, conseiller législatif.



Canada

Government  
Publications

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 13

Fascicule n° 13

Tuesday, December 4, 1979

Le mardi 4 décembre 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

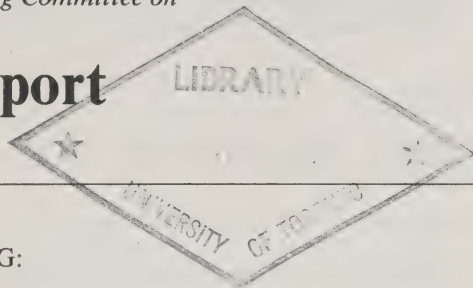
Président: M. J. M. Forrestall

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

**Transport**

**Transports**



RESPECTING:

CONCERNANT:

Main Estimates 1979-80  
Vote 100—Surface Transportation  
Program under TRANSPORT

Budget principal 1979-1980  
Crédit 100—Programme des transports de  
surface sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

First Session of the  
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
trente et unième législature, 1979

2

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Mr. J. M. Forrestall

*Vice-Chairman:* Mr. Jack Ellis

Messrs.

Blockstael	Harquail
Campbell ( <i>LaSalle</i> )	Ittinuar
Deniger	Jelinek
Ferguson	Lumley
Gass	McDermid

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* M. J. M. Forrestall

*Vice-président:* M. Jack Ellis

Messieurs

McLean	Robinson ( <i>Etobicoke-</i> <i>Lakeshore</i> )
Murphy	Towers
Nylander	Turner—(19)
Richardson ( <i>Humboldt-</i> <i>Lake Centre</i> )	

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, December 3, 1979:

Mr. Murphy replaced Mr. Peters;

Mr. Ittinuar replaced Mr. Blaikie.

On Tuesday, December 4, 1979:

Mr. McLean replaced Mr. Mayer.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 3 décembre 1979:

M. Murphy remplace M. Peters;

M. Ittinuar remplace M. Blaikie.

Le mardi 4 décembre 1979:

M. McLean remplace M. Mayer.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, DECEMBER 4, 1979  
(14)

## [Text]

The Standing Committee on Transport met at 11:10 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Bockstael, Deniger, Ferguson, Forrestall, Harquail, Ittinuar, Jelinek, Lumley, McDermid, Nylander, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Towers and Turner.

*Other Member present:* Mr. Roy (*Laval*).

*Witnesses:* Mr. S. D. Cameron, Chairman of the Board, Northern Transportation Company Limited. Mr. J. Jacques Séguin, Director General, Arctic Transportation, Transport Canada.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 6, 1979, Issue No. 3*).

The Chairman called Vote 100—Surface Transportation Program under TRANSPORT.

Mr. Cameron made a statement.

The witnesses answered questions.

At 12:14 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., Thursday, December 6, 1979.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 4 DÉCEMBRE 1979  
(14)

## [Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 10, sous la présidence de M. Forrestall (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Bockstael, Deniger, Ferguson, Forrestall, Harquail, Ittinuar, Jelinek, Lumley, McDermid, Nylander, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Towers et Turner.

*Autre député présent:* M. Roy (*Laval*).

*Témoins:* M. S. D. Cameron, président du conseil d'administration, *Northern Transportation Company Limited*. M. J. Jacques Séguin, directeur général, Transport dans l'Arctique, Transports Canada.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979 portant sur le Budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du mardi 6 novembre 1979, Fascicule n° 3*).

Le président met en délibération le crédit 100—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS.

M. Cameron fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

A 12 h 14, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 6 décembre 1979, à 15 h 30.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, December 4, 1979

• 1108

[Text]

**The Chairman:** Good morning, gentlemen. We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

I shall call this morning, gentlemen, Vote 100, payments to the Northern Transportation Company Limited for the Keewatin resupply operation under Surface Transportation Program within Transport.

## TRANSPORT

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 100—Payments to the Northern Transportation Company Limited pursuant to contracts—\$800,000.

**The Chairman:** You will find, for your convenience, this vote listed in your Blue Book on pages 28-68 to 28-69.

It is my pleasure to welcome this morning Mr. S. D. Cameron, Chairman of the Board. Mr. Cameron, you might introduce your officials, and if you had a brief opening statement, tell us how you got on this summer up there in the North. I think we would appreciate it.

**Mr. S. D. Cameron (Chairman of the Board, Northern Transportation Company Limited):** Thank you, Mr. Chairman. This is Mr. Jacques Séguin, who is the Director General, Arctic Transportation, in the Department of Transport. I am wearing my chairman's hat today as Chairman of Northern Transportation, Mr. Jacques Séguin represents the Department of Transport.

I might open with a few remarks, Mr. Chairman. I did bring some material around that gives some brief background of the company. I do not propose to go through all of that, but I would like to mention a few things.

• 1110

First of all, Mr. Lionel R. Montpetit, who is the President and Chief Executive Officer of the company, regrets that he is absent today. As I explained to your office, Mr. Chairman, Mr. Montpetit is in the U.S.. I explained this and your office graciously agreed that he would not need to be recalled from his trip.

To mention Northern Transportation, it goes back many years in the Mackenzie River Valley, back almost fifty years, when the initial company which became National Transportation was formed. It did become National Transportation Company Limited in 1934. In 1936 all the shares of the company were purchased by Eldorado Gold Mines, which now is Eldorado Nuclear. In 1944, when Eldorado Gold Mines was taken over by the government, the company, of course, as a subsidiary, came along under Crown ownership. During the succeeding years, it increased its operation, began operation in

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 4 décembre 1979

[Translation]

**Le président:** Bonjour, messieurs. Nous allons reprendre l'étude de notre ordre de renvoi portant sur le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

Aujourd'hui, je vais mettre en délibération le crédit 100, paiements à la Société des transports du Nord Limitée à l'égard de la mission de ravitaillement du district de Keewatin, dans le cadre du Programme des transports de surface, au chapitre des Transports.

## TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 100—Paiements à la Société des transports du Nord Limitée conformément à des marchés conclus \$800,000.

**Le président:** Dans votre Livre bleu, vous trouverez ce crédit aux pages 28-68 et 28-69.

Ce matin, j'ai le plaisir de souhaiter la bienvenue au président du conseil, M. S. D. Cameron. Monsieur Cameron, vous voudrez peut-être nous présenter vos collègues, et faire une brève déclaration préliminaire; dites-nous comment cela s'est passé cet été dans le Nord. Nous l'apprécierions, je pense.

**M. S. D. Cameron (président du conseil, Société des transports du Nord Limitée):** Merci, monsieur le président. Voici M. Jacques Séguin, directeur général des transports dans l'Arctique, de Transports Canada. Aujourd'hui, je suis là à titre de président de la Société des transports du Nord Limitée, et M. Jacques Séguin représente le ministère des Transports.

Je ferai quelques commentaires préliminaires, monsieur le président. J'ai apporté certains documents vous donnant un aperçu général de la compagnie. Je n'ai pas l'intention de tout lire, mais je veux mentionner certaines choses.

D'abord, le président-directeur général de la compagnie, M. Lionel R. Montpetit, regrette de ne pas être là aujourd'hui. Monsieur le président, comme je l'ai expliqué à votre bureau, M. Montpetit est aux États-Unis. C'est ce que j'ai expliqué à votre bureau, et ils ont aimablement consenti à ce qu'il n'abrège pas son voyage.

Il y a presque cinquante ans, on a créé dans la vallée du fleuve MacKenzie une compagnie qui devait, en 1934, devenir la Société des transports du Nord Limitée. En 1936, l'Eldorado gold Mines Limited, qui est maintenant l'Eldorado Nucléaire, Limitée, faisait l'acquisition de toutes les actions de la Société des transports du Nord Limitée. Lorsqu'en 1944, les actions de l'Eldorado étaient expropriées par le gouvernement, la société, à titre de filiale, est devenue propriété de la Couronne, bien sûr. Au cours des années qui suivirent, elle a accru ses activités; en 1958, elle s'implanta dans l'Arctique de



*[Texte]*

the Western Arctic in 1958, when it began to handle the supplies on the 25 Dew Line sites.

In 1964, it absorbed the Yellowknife Transportation Company Limited, thereby acquiring some ten tugs and 17 barges. This had been a competitor on the Mackenzie. That company is now inactive, although it is still carried as a company on our annual report.

In 1973, the major enlargement, capital expenditure program, occurred, a program of \$35 million, which added some four mainliner tugs, a yarding tug, and some 24 barges to the plant of the company. also in that same year, 1973, the subsidiary, Grimshaw Trucking and Distributing Co. Ltd., which is very active, was acquired.

In 1975, the company was requested by the government to begin the resupply service in Keewatin.

Much more detailed information is given in the material I passed out to you, but I do not propose to go into any more detail unless I am asked to do so.

I would like to tell you that today the company extends over some 5,000 miles, and at the back of that material I gave you is a map showing the shipping routes of the company: 1,700 miles from Fort McMurray up to the mouth of the Mackenzie; in the Arctic itself, from Prudhoe Bay to Spence Bay in the east on the Boothia Peninsula, some 1,200 miles; there are some 1,100 miles of branch lines going into Athabasca, Great Bear Lake, and Great Slave Lake.

The company has some three coastal vessels, 26 tons and 167 barges in its operation. It also has in its trucking subsidiary some 67 tractors and 166 trailer units. So the company is a substantial company, on a consolidated basis and in the individual companies which make it up.

The company was profitable up to 1969, but since that year right up to 1978, it has been profitable in only one year, 1972. The turning point really came in 1977, in which year and the following year the company did have an operating profit, but not a net profit. I am pleased to come before you at a time when I can report the company is in a net profit position for this last year of operation. The books are closed until the end of the year, of course, but it looks very much like the company will have a net profit of about \$1.2 million, which is of great satisfaction to the company and its management.

Mr. Chairman, that is all I would propose to say as opening remarks. I hope I will be able to respond to all your questions. If not, I shall certainly see the answers are provided to you.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Cameron.

I have Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman.

I too want to welcome Mr. Cameron to this Committee. If I am not mistaken, Mr. Chairman, this is one of the few times that the Standing Committee on Transport has heard as witnesses officials from Northern Transportation Company Limited. You have more experience in this than I do, Mr.

*[Traduction]*

l'ouest, où elle commença à approvisionner les 25 postes de la ligne Dew.

En 1964, elle achetait la Société des transports de Yellowknife Limitée, une compagnie rivale sur le Mackenzie, dont l'actif comprenait dix remorqueurs et dix-sept chalands. Quoique cette compagnie soit toujours dans notre rapport annuel, elle n'est plus en activité.

En 1973, la société ajoutait quatre remorqueurs, un remorqueur de service et 24 chalands, le tout faisant partie d'un programme d'expansion du capital de 35 millions de dollars. Encore la même année, la compagnie achetait la compagnie de camionnage et de distribution Grimshaw Limitée, dont l'activité est très intense.

En 1975, le gouvernement demandait à la société de lancer un nouveau service de réapprovisionnement pour le district de Keewatin.

A moins que vous ne me le demandiez, je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails. Vous trouverez de plus amples informations dans le document que je vous ai distribué.

De nos jours, les opérations et les services de la compagnie couvrent une étendue de 5,000 milles, et à la fin du document que je vous ai transmis, vous trouverez une carte indiquant le circuit routier et maritime de la société. Comme le montre la carte, la société dessert le bassin du Mackenzie, de son embouchure jusqu'à Fort McMurray, ce qui représente une distance de 1,700 milles; elle dessert aussi le Grand lac de l'Ours, le Grand lac des Esclaves et le lac Athabasca, réseau qui représente 1,100 milles de voies maritimes secondaires. De plus, la société assure des services dans l'Arctique, vers l'est, jusqu'à la presqu'île de Boothia, y compris la baie de Prudhoe, ce qui représente environ 1,200 milles.

De plus, la compagnie a en service trois navires côtiers, 26 remorqueurs et 167 chalands. Sa filiale, son entreprise de camionnage, compte quelque 67 tracteurs et 166 remorques. C'est donc une compagnie importante, composée de plusieurs compagnies individuelles.

Jusqu'en 1969, la compagnie avait réalisé des profits, mais de 1969 à 1978, elle n'a connu qu'une bonne année, et c'était en 1972. Pour la compagnie, le point tournant fut 1977, année où elle a réalisé un profit d'exploitation, mais non un profit net. Je suis ravi de vous annoncer que la compagnie a fait un profit net au cours de sa dernière année d'exploitation. Évidemment, les livres sont fermés jusqu'à la fin de l'année, mais il semble que la compagnie réalisera un profit net d'environ 1.2 million de dollars, ce qui satisfait grandement la compagnie et sa direction.

Monsieur le président, c'est tout ce que j'ai à dire en fait de déclaration préliminaire. J'espère être en mesure de répondre à toutes vos questions. Autrement, je m'assurerai qu'on vous fournisse ces réponses.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Cameron.

Je donne la parole à M. Lumley.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Cameron, je veux également vous souhaiter la bienvenue à ce Comité. Sauf erreur, monsieur le président, c'est l'une des rares fois où des représentants de la Société des transports du Nord Limitée comparaissent devant le Comité permanent des transports. Vous avez plus d'expérience que

[Text]

Chairman, and maybe you have heard them before, but it is the first time I have been aware of them, in the last two Parliaments, anyway.

• 1115

**The Chairman:** They are not frequent visitors but we warmly welcome them.

**Mr. Lumley:** My first question, Mr. Cameron—and really it is too bad that Mr. Montpetit cannot be here because I think he could probably answer this question a little easier than yourself: as one of our distinguished public servants, it may put you a little bit at a disadvantage, for which I apologize—but as you know, the government has announced that Northern Transportation Company Limited is one of the Crown corporations which it intends to privatize, and I wonder, sir, if you could advise members of the Committee of the Board's position and/or opinion on that tentative decision.

**Mr. Cameron:** Yes, Mr. Chairman.

I think I should probably make it clear to begin with that I am here as the Chairman of the Northern Transportation Company Limited. In my relationships with the present Minister and the previous Minister, when I talked to them on Northern Transportation matters, I spoke as Chairman of the Board; and the Department itself was advised by my colleagues on the right and the Assistant Deputy Minister, Co-ordination. So, I am speaking as the Chairman of the Board of Northern Transportation Company Limited, not as a senior officer in the Department of Transport.

The Board did express its view to the Minister, and the Board's view, I must say, was not a unanimous view; but at its board meeting of August 16, it did discuss privatization at considerable length and directed that a letter be addressed to the Minister expressing the Board's view. In brief, the Board felt that Northern Transportation Company Limited was a reasonable area, a reasonable company, to be a Crown agency. It felt that there were advantages for the northern Canadian—although not all northern Canadians would agree with that—for the company, obviously, and for the government.

The Board expressed these views to the Minister. The Board asked that if privatization was decided upon, it would want to emphasize that it felt there should be a great deal of consideration given to the services that are provided to the people of Northern Canada, the numbers of whom are not economic, and felt that there would need to be arrangements made with whoever purchased the company that would guarantee the continuance of that service.

I might say that the Board and the company are co-operating fully in the matter of privatization. Mr. Montpetit and the Vice-President of Finance and myself have met with the privatization unit and are providing all the information that they are requesting.

I might also say that the management of the company feels that it can operate efficiently under government ownership or under private ownership. I am speaking of the management there rather than the board of directors.

[Translation]

moi, monsieur le président, et peut-être que vous les avez déjà entendus. Pour ma part, c'est la première fois, du moins au cours des deux dernières législatures.

**Le président:** Ils ne viennent pas souvent, mais nous les accueillons chaleureusement.

**M. Lumley:** Monsieur Cameron, je regrette que M. Montpetit soit absent, il serait probablement plus en mesure que vous de répondre à cette question. Comme vous êtes un de nos distingués fonctionnaires, je m'excuse si cela peut vous mettre un peu dans l'embarras. Mais comme vous le savez, le gouvernement a déclaré que la Société des transports du Nord Limitée était l'une des sociétés de la Couronne qu'il avait l'intention de rendre au secteur privé. Pourriez-vous faire part aux membres du Comité de la position ou de l'opinion du conseil face à cette intention?

**M. Cameron:** Oui, monsieur le président.

Je tiens d'abord à préciser que je suis là à titre de président de la Société des transports du Nord Limitée. Dans mes rapports avec l'actuel ministre, et son prédécesseur, c'est donc à ce titre que je discutais des questions des transports du Nord. Mon collègue à ma droite, le sous-ministre adjoint responsable de la coordination, conseillait le ministère. Donc, je ne suis pas là en tant que haut fonctionnaire du ministère des Transports, mais à titre de président du conseil de la Société des transports du Nord Limitée.

Le conseil a transmis son opinion au ministre et je devrais dire que son opinion ne faisait pas l'unanimité; c'est lors d'une réunion du conseil, le 16 août dernier, que nous avons longuement discuté de la privatisation et que nous avons envoyé une lettre au ministre à cet effet. En résumé, l'opinion du conseil, c'est qu'il est logique que la Société des transports du Nord Limitée, que ce secteur, que cette compagnie, soit une société de la Couronne. Quoique tous les Canadiens du Nord ne soient pas d'accord, le conseil pense que c'est avantageux pour eux qu'il en soit ainsi, que c'est évidemment avantageux pour la compagnie et pour le gouvernement.

Voilà le point de vue que le conseil a transmis au ministre. Dans le cas où l'on choisirait la privatisation, le conseil insisterait pour que l'on prenne sérieusement en considération les services offerts aux gens du Nord,—bon nombre de ces services ne sont pas rentables,—et le conseil est d'avis qu'il serait nécessaire d'assurer la continuité de ces services en concluant des ententes avec quiconque achètera la compagnie.

Je voudrais que, pour cette question de privatisation, il y ait une entière collaboration de la part du conseil et de la compagnie. M. Montpetit, le vice-président des finances, et moi-même, avons rencontré l'unité de privatisation et nous leur fournissons tous les renseignements qu'ils demandent.

J'ajouterai que la direction de la compagnie pense pouvoir fonctionner efficacement sous propriété gouvernementale ou privée. Je parle de la direction par opposition au conseil d'administration.



[Texte]

**Mr. Lumley:** Mr. Cameron, I show my bias by saying that I would think, without having, obviously, firsthand expertise in that area, that Northern Transportation could almost be considered a utility in the North, in the same degree as we consider some companies down here an absolute necessity.

The President of the Treasury Board, in making his announcement, if I am not mistaken, indicated that the basic services that are now provided by Northern Transportation must be provided by any company acquiring Northern Transportation. The loss that is presently incurred—I think you said incurred since 1972—to my mind, would necessitate a substantial increase in rates for the services they provide; and since the North already has a very high cost of living because of getting goods up there, does this not mean a real increase in the cost of goods and services to the people served by Northern Transportation?

**Mr. Cameron:** Mr. Chairman, I would not think that would be necessarily so; that would depend on the arrangements that are made regarding the sale. We are carrying a substantial debt load, some \$39 million of debt, and that of course works in the area of your costs. It depends, I think, on what arrangements are made at the time of sale, whether a private purchaser could make a reasonable return on investment and if so, the rates undoubtedly will go up because all rates are going up with the increase in costs and inflation. But I do not think it would be necessarily so that they would go up simply because of privatization.

• 1120

**Mr. Lumley:** All things equal, they would go up. It depends on the terms of sale. For example, if the government wrote off the capital debt, then obviously they would not have to carry the debt that you have been forced to carry all these years. If I am not mistaken, you had an operating profit in two of the last three or four years, but have had a net loss because of the debt in capital you have incurred over the years.

**Mr. Cameron:** That is part of the reason that there has been a loss. It is a rather complicated picture because the traffic has not been what was originally forecast in 1972, and because that traffic had decreased we are still not back up to the level of the 1972 traffic. There is not the revenue coming in. Traffic is gradually building up again. It has been gradually building up since 1973, I guess. So there is greater revenue coming in.

It would be very difficult in my opinion for a company to take over the financial arrangements that now exist for the company and get a return on investment that would interest a private purchaser.

**Mr. Lumley:** About the future of Northern Transportation or any company that assumed its responsibilities with respect to the Dempster Highway, is there still the same need for Northern Transportation now that the Dempster Highway is open and goods can be transported year round?

[Traduction]

**M. Lumley:** Monsieur Cameron, je vais faire preuve de partialité en vous disant qu'à mon avis, sans avoir évidemment de compétence directe dans ce domaine, dans le Nord, on pourrait presque considérer cette société de transports comme un service public, au même degré que les autres compagnies sont considérées comme absolument nécessaires.

Sauf erreur, dans sa déclaration, le président du Conseil du Trésor a déclaré que toute compagnie se portant acquéreur de la Société des transports du Nord devra assurer les services essentiels que cette société fournit présentement. A mon avis, les pertes subies depuis 1972 nécessiteraient une augmentation importante des tarifs pour les services offerts; étant donné que le coût des transports dans cette région fait que le coût de la vie y est très élevé, cela ne signifie-t-il pas une augmentation réelle du coût des biens et services pour les gens desservis par la Société des transports du Nord?

**M. Cameron:** Monsieur le président, je ne pense pas que ce serait nécessairement le cas; cela dépendrait des ententes conclues au moment de la vente. Notre fardeau, au chapitre de la dette, est très importante; il est de l'ordre de 39 millions de dollars; évidemment, cela affecte les coûts. Cela dépend des dispositions prises au moment de la vente. Pour que l'entreprise privée se portant acquéreur réalise un rendement raisonnable sur son investissement, les tarifs devront sans doute être augmentés, car ils suivent les augmentations des coûts et du taux d'inflation. Toutefois, ils n'augmenteront pas uniquement à cause du retour au secteur privé.

**M. Lumley:** De toute façon, ils augmenteraient en fonction des conditions de vente. Si le gouvernement radiait la dette d'établissement, cette entreprise serait libérée du fardeau que vous avez dû porter pendant toute ces années. Sauf erreur, alors que vous avez réalisé des bénéfices d'exploitation à la fin de deux des trois ou quatre dernières années, vous avez quand même assumé une perte à cause de la dette d'établissement que vous avez accumulée au cours des années.

**M. Cameron:** C'est une des raisons pour lesquelles nous avons assumé une perte. La situation est assez complexe, car le trafic n'a pas atteint le niveau prévu en 1972, et nous ne sommes mêmes pas revenus au niveau de 1972, à cause des baisses subséquentes. Le trafic revient progressivement à la normale depuis 1973, je crois, et les recettes augmentent en conséquence.

La situation financière actuelle de la société n'offrirait jamais un taux de rendement susceptible d'intéresser une entreprise privée.

**M. Lumley:** Pour ce qui est de l'avenir de la Société des transports du Nord Limitée, ou de toute autre société assumant ses responsabilités à l'égard de la route Dempster, les besoins en matière de transport dans le Nord sont-ils toujours les mêmes, maintenant que des marchandises peuvent être transportées par la route Dempster pendant toute l'année?

[Text]

**Mr. Cameron:** We are expecting some decrease in traffic on the Mackenzie with the completion of the Dempster. Much of the traffic that will go to the Dempster will be traffic that, frankly, we have not found too profitable—corn flakes traffic. Much of the bulk transportation, the oil, and so on that goes into the North we expect will still continue to go in by Northern Transportation Company Limited. There will be some impact but we are not anticipating a large impact.

**Mr. Lumley:** The Berger inquiry and the decision not to go ahead at the present time with the Mackenzie Valley Pipeline, were those forecasts you mentioned earlier, back in 1972, predicated on the Mackenzie Valley Pipeline going ahead and were capital costs incurred as the result of those forecasts that are now contributing heavily to your debt load?

**Mr. Cameron:** It was the whole development, I think, in exploration activity in the North. To give you an example, in 1972 the highest amount of traffic was carried and that was almost 400,000 tons; the forecast at that time made for the following year was 500,000 tons; in fact it went down to 328,000. So, instead of an increase in traffic, part of which certainly was related to the pipeline, it was also related to the general exploration activity in the North and it looked like we were on a curve—and this was true of all companies, it was not only Northern transportation—that necessitated an increase in capacity. I am not answering your question very directly, it was a partial answer, a partial reason.

**Mr. Lumley:** What areas of changes of operation have you instituted which have produced an operating profit in the last couple of years?

**Mr. Cameron:** I think the major thing has been a very rigorous control of costs. To give you an example, we are carrying now more traffic than we were carrying in 1973 and 1974, and it is being done with considerably fewer people, in total almost a third fewer people, and similar cost reductions and cost control in other areas has, I think, produced the operating profit and now a net profit.

• 1125

**Mr. Lumley:** There is no reduction in service.

**Mr. Cameron:** No reduction in service.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lumley. Mr. McDermid.

**Mr. McDermid:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Cameron, you will have to bear with me because I am from small town Ontario, so I do not know too much about the Northern Transportation. My questioning is probably going to be more of an education than anything else.

Do you have competition in that area? Are there other transportation companies that are providing the same service in that area?

**Mr. Cameron:** I would have to break it down into areas. When we are speaking of the company we are speaking of the consolidated, we are speaking both of the trucking enterprise and the marine enterprise. In the marine enterprise, for example on Hudson Bay, on the Keewatin there is no competition.

[Translation]

**M. Cameron:** Nous nous attendons à ce que l'ouverture de la route Dempster entraîne une diminution du trafic sur le Mackenzie. Toutefois, la plupart des marchandises qui seront transportées par cette route ne sont pas rentables. Le transport en vrac, celui du pétrole par exemple, vers le Nord demeurera la responsabilité de la Société des transports du Nord Limitée. L'impact sera donc assez simple.

**M. Lumley:** Par suite de l'enquête Berger, on a décidé d'abandonner pour l'instant le pipe-line de la vallée du Mackenzie. Les prévisions que vous avez établies en 1972 tenaient compte de la construction du pipe-line de la vallée du Mackenzie et ont-elles donné lieu à des dépenses d'établissement qui sont venues d'ajouter à votre dette?

**M. Cameron:** Ces prévisions tenaient compte de l'ensemble des activités de prospection dans le Nord. Par exemple, nous avons atteint un chiffre record en 1972, 400,000 tonnes. Nous prévoyions alors atteindre 500,000 tonnes l'année suivante, alors qu'il y a eu une diminution à 328,000. Nous prévoyions donc des augmentations, en partie à cause du pipe-line, mais aussi à cause de l'ensemble des activités de prospection dans le Nord, qui annonçaient une tendance à la hausse—pour toutes les sociétés, non seulement la Société des transports du Nord—justifiant une augmentation de capacité. Je vous donne seulement une réponse partielle.

**M. Lumley:** Quels changements ont donné lieu à ces bénéfices d'exploitation au cours des dernières années?

**M. Cameron:** Ces bénéfices découlent en premier lieu d'un contrôle rigoureux des coûts. Pour vous en donner un exemple, pour l'instant, nous transportons plus de marchandises que ce n'était le cas en 1973 et 1974. En fait, nous transportons ces marchandises tout en ayant un tiers de personnel en moins à notre service, et ceci, conjugué à des réductions de coût et des contrôles de coût dans d'autres secteurs, a abouti, je crois, à un profit d'exploitation, puis maintenant à un profit net.

**M. Lumley:** Il n'y a pas eu de réduction de service?

**M. Cameron:** Non.

**Le président:** Merci, monsieur Lumley. Monsieur McDermid, vous avez la parole.

**M. McDermid:** Merci, monsieur le président. Monsieur Cameron, vous allez devoir faire preuve de patience avec moi, car je viens d'une petite ville de l'Ontario et, par conséquent, je ne suis pas très versé au sujet de la Société des transports du Nord Limitée. Il est probable que mes questions me permettront surtout de me renseigner.

Est-ce que vous faites face à de la concurrence dans ce domaine? Est-ce qu'il y a d'autres compagnies de transports qui fournissent le même service?

**M. Cameron:** Il me faut maintenant décomposer la question par secteur. Lorsque nous parlons de la société, nous parlons de l'entreprise de camionnage et de l'entreprise maritime intégrée. Du côté maritime, par exemple, dans la baie d'Hudson, sur la Keewatin, il n'y a pas de concurrence. Le gouverne-



[Texte]

We were asked to go in there and the government guaranteed that we would be carrying the government cargoes. In Lake Athabasca there really is no competition, significant competition. On the Mackenzie, the company carries something close to 80 per cent of the freight on the Mackenzie, but there is some competition on the Mackenzie.

**Mr. McDermid:** Foothills Pipeline, would that have anything to do with your operation? Would you be involved in that in any way if in fact it went through?

**Mr. Cameron:** No, we are not expecting that that will have any significant impact on the carriage of the company.

**Mr. McDermid:** I guess the deficit has been running at, what, around \$2 million a year, approximately? You say this year it looks very promising.

**Mr. Cameron:** Our deficits have varied considerably. They have gone from a profit position in 1972 of just about \$2 million. The next three years, the next four years, were successively worse until in 1976 we had a net loss of \$5.4 million. They have been improving ever since that time and now this year we have a net profit of approximately \$1.2 million that we are expecting.

**Mr. McDermid:** Is that because of your reduction in staff and your streamlining, increased rates? What do you attribute your profit this year to?

**Mr. Cameron:** There are a variety of reasons, some of which hopefully will be repeated but we are not at all confident will be repeated. The company still is losing money on the Mackenzie, but through a variety of things which occurred this year—particularly, we were chartering some of our equipment. We are chartering to Canmar, the company doing the drilling up there, and other companies operating up North. This has significantly improved our picture as compared to our outlook. The revenue is higher because of increased freight. I must concede that we have also made some money on financial management of the cash flow. It has resulted in something around \$1 million, in that area. So there are a variety of things that occurred which may not necessarily continue into the future.

**Mr. McDermid:** Is one of the mandates of the company to lease its equipment out? Is that what it was originally designed for?

**Mr. Cameron:** Well, the mandate of the company, as you put it, is to operate the transportation system in the North and, I have forgotten the words, my colleagues may recall it, but associated activities. There is nobody else to rent it from.

**Mr. McDermid:** What are you leasing, barges and . . .

**Mr. Cameron:** Yes. We leased a camp barge last year, plus the catering for that, and our revenue from that amounted to something over \$500,000. We leased barges to Canmar and the revenue from that is in the \$500,000 area also.

[Traduction]

ment nous a demandé d'offrir ce service et il nous a garanti que nous transporterions les marchandises gouvernementales. Au lac Athabasca, il n'y a pas de véritable concurrence. Sur le Mackenzie, la société transporte près de 80 p. 100 des marchandises, mais nous faisons face là à une certaine concurrence.

**M. McDermid:** Est-ce que le pipe-line de la Foothills a quelque chose à voir avec vos opérations? S'il était accepté, est-ce que ceci aurait des conséquences pour vous?

**M. Cameron:** Non, nous ne pensons pas que ces opérations auraient des répercussions importantes pour nos transports.

**M. McDermid:** Je suppose que votre déficit s'élève à environ 2 millions de dollars par an? Vous dites que l'année paraît très prometteuse.

**M. Cameron:** Nos déficits ont beaucoup varié: nous sommes partis d'un profit d'à peu près 2 millions de dollars en 1972, et au cours des trois ou quatre années suivantes, la situation s'est empirée et nous avons atteint en 1976 une perte nette de 5.4 millions de dollars. Depuis, la situation s'est améliorée, et cette année, nous nous attendons à avoir un profit net d'approximativement 1.2 million de dollars.

**M. McDermid:** Ce profit résulte-t-il des réductions de personnel et de votre rendement accru, ou de l'augmentation des tarifs? A quel facteur attribuez-vous le profit de l'année courante?

**M. Cameron:** On peut attribuer ce profit à toutes sortes de circonstances, dont nous espérons que certaines vont se reproduire. Ce dont nous sommes loin d'être certains. La société perd toujours de l'argent dans ses opérations sur le Mackenzie, mais à la suite d'un certain nombre de circonstances qui se sont produites cette année, nous avons pu affréter une partie de notre équipement. Nous louons du matériel à la Canmar, une société qui fait des forages dans cette région, et nous louons aussi du matériel à d'autres sociétés qui font du travail dans le Nord. Par conséquent, ces opérations ont beaucoup amélioré la situation par rapport à nos perspectives. Les recettes sont plus élevées, vu que nous transportons plus de marchandises, et je dois reconnaître que nous avons aussi fait certains profits, qui résultent de la gestion de nos liquidités. Dans ce secteur, les recettes s'élèvent à environ 1 million de dollars. Il y a donc toutes sortes de facteurs en cause, mais il n'est pas certain que ces circonstances se reproduiront dans l'avenir.

**M. McDermid:** Est-ce que la société a parmi ses mandats la possibilité de louer son matériel à l'extérieur? Est-ce qu'à l'origine, votre société avait ce mandat?

**M. Cameron:** Le mandat de la société, selon votre expression, est d'exploiter un système de transport dans le Nord et de faire, je ne me souviens plus exactement des mots, peut-être que mes collègues s'en souviennent, des opérations connexes. Il n'y a personne d'autre là-bas de qui on peut louer du matériel.

**M. McDermid:** Vous louez donc des chalands . . .

**M. Cameron:** Oui. Nous avons loué l'an passé un chaland de campement, ainsi que des services de traicteur, etc., et cette opération devait rapporter plus de \$500,000. Nous avons loué

[Text]

**Mr. McDermid:** How big are these barges? They must be monstrous.

**Mr. Cameron:** Well, they carry 1,500 tons so they are sizeable barges. As to the dimensions of them, if you would like to have it I could get it but I do not have it with me.

• 1130

**Mr. McDermid:** I will come up for a ride someday.

Catering. You mentioned catering. What do you mean by catering? You provide the catering. You provide the cooks, you mean, and everything that goes with it?

**Mr. Cameron:** We provide everything, yes.

**Mr. McDermid:** That is interesting. It has been said that you spent a great deal of money on equipment in advance on the Mackenzie Valley pipeline, equipment that was not needed. Is that correct? Have you got spare equipment now?

**Mr. Cameron:** Yes, we have. I was trying to explain, in response to an earlier question, that it was just the general increase in exploration activity in the North. Certainly, the anticipation, I suppose, of the pipeline, was creating that exploration activity, so in that sense we were responding to the pipeline. Yes, we have spare equipment. We could I think probably carry up to as much as 500,000 tons. We are now carrying, in this past year, 350,000, so that there is more equipment there than we can now employ.

**Mr. McDermid:** When you are talking about equipment, are you talking barges? Are you talking trucks?

**Mr. Cameron:** Barges essentially.

**Mr. McDermid:** Barges essentially.

**Mr. Cameron:** Barges and tugs.

**Mr. McDermid:** Do you envisage that in the future they will be used or is that surplus equipment that you would sell off?

**Mr. Cameron:** We investigated the possibility of selling it. In fact, we hired somebody to advise us on this matter and he searched the world, but the equipment is very specialized equipment; it is very low draft, because of the depth of water in the Mackenzie. We could not get anything for the equipment that would be more than the cost of getting it out. So we do not anticipate selling it.

**Mr. McDermid:** Is there a tremendous maintenance charge on that, the upkeep of that spare equipment? Is that a great expense to the company?

**Mr. Cameron:** No, it is not. Barges require very little upkeep.

**Mr. McDermid:** I do not have any further questions, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McDermid.

[Translation]

des chalands à la Canmar et obtenu aussi près de \$500,000 à la suite de ces opérations.

**M. McDermid:** Quelle était la grandeur de ces chalands? Ce devait être des chalands monstrueux.

**M. Cameron:** Ces chalands peuvent transporter 1,500 tonnes de marchandises. Par conséquent, ce sont de gros chalands. Quant aux dimensions, si vous voulez les avoir, je puis vous les donner, mais je ne les ai pas sous la main.

**M. McDermid:** Je viendrai faire un tour un de ces jours.

Vous avez mentionné que vous aviez fourni des services de traiteur. Qu'est-ce que vous entendez par cela? Est-ce que vous avez fourni des services de cuisinier, et tout ce qui s'ensuit?

**M. Cameron:** Oui.

**M. McDermid:** Voilà qui est intéressant. On a indiqué que vous aviez dépensé énormément d'argent pour de l'équipement amené d'avance pour des opérations éventuelles du pipe-line de la vallée du Mackenzie, équipement qui n'était pas nécessaire. Est-ce exact? Avez-vous du matériel de rechange?

**M. Cameron:** Oui. J'ai essayé d'expliquer, en répondant plus tôt à une question, qu'il s'agissait là d'une réponse à un accroissement des activités de prospection dans le Nord. Très certainement, le projet de pipe-line était, je suppose, à l'origine de ces travaux de prospection. Nous avons donc réagi en conséquence. Oui, nous avons du matériel de rechange à notre disposition. Je crois que nous pourrions aller jusqu'à transporter 500,000 tonnes, alors que l'an passé, nous n'en avons transporté que 350,000; par conséquent, nous avons plus de matériel que nous ne pouvons en employer.

**M. McDermid:** Lorsque vous parlez d'équipement, parlez-vous de chalands? Ou parlez-vous de camions?

**M. Cameron:** Nous parlons surtout de chalands.

**M. McDermid:** De chalands.

**M. Cameron:** De chalands et de remorqueurs.

**M. McDermid:** Est-ce que vous prévoyez, à l'avenir, que ce matériel va être utilisé, ou est-ce que c'est de l'équipement excédentaire que vous vendriez par la suite?

**M. Cameron:** Nous avons songé à vendre ce matériel. En fait, nous avons engagé une personne pour nous conseiller dans ce domaine et elle a fait des recherches dans le monde, mais comme il s'agit d'un équipement extrêmement spécialisé, de bateaux à très faible tirant d'eau, vu la profondeur des eaux du Mackenzie, nous n'avons pas trouvé de débouché pour ce matériel. Comme l'expédition de ce matériel coûterait autant que sa valeur, nous ne prévoyons pas le vendre.

**M. McDermid:** Est-ce que ce matériel de rechange vous coûte énormément en entretien?

**M. Cameron:** Non. Les chalands ne demandent pas beaucoup d'entretien.

**M. McDermid:** Je n'ai pas d'autres questions à poser, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur McDermid.



[Texte]

**Mr. McDermid:** Maybe a second round?

**The Chairman:** Certainly. Mr. Ittinuar. I hope I am pronouncing that correctly.

**Mr. Ittinuar:** That is fine, Mr. Chairman. Thank you.

Could the representative from NTCL tell me if the Commissioner of the Northwest Territories and a certain Assistant Deputy Minister of the Department of Indian Affairs and Northern Development are board members of NTCL? This is just for my information.

**Mr. Cameron:** An Assistant Deputy Minister of Northern Affairs is a member of the Board, yes. The Deputy Commissioner of the Northwest Territories has been a member of the board; when he was appointed to the Commissioner, there was a space reserved for the Deputy Commissioner, when he was appointed. I think that appointment took place last month, I guess.

**Mr. Ittinuar:** Thank you. I think the NTCL's biggest involvement with the people of the North has been to invoice them for shipping goods to the North—the extent of their involvement with the people. I think that also in terms of competition, NTCL has undermined a good many applications for freighting services originating from the North. For instance, a certain Mr. Louis Voisey of Eskimo Point made an application to DREE and was approved by the DREE board but I understand that NTCL made an intervention. Is this correct?

**Mr. Cameron:** An intervention? I am not quite sure what you...

**Mr. Ittinuar:** NTCL intervened and disallowed Mr. Voisey's application to come through for freighting service.

**Mr. Cameron:** There was not any intervention in the sense of there being a hearing. I think it would be true to say...

**Mr. Ittinuar:** An informal intervention.

**Mr. Cameron:** ... that the Northern Transportation Company did point out to the government that any freight that was subtracted from what they were doing in the Keewatin would add to the cost of doing business there and that the government in fact would be paying twice for the service; they would be paying the alternate service, the subsidy, or assisting it, and also increase the subsidy that would be paid to Northern Transportation Company Limited.

When the Company started in Keewatin, there was an undertaking agreement between the government and the company that all government freight would be carried by Northern Transportation.

[Traduction]

**M. McDermid:** Pourriez-vous mettre mon nom pour la deuxième série de questions.

**Le président:** Très certainement. Monsieur Ittinuar, vous avez la parole. J'espère avoir bien prononcé votre nom.

**M. Ittinuar:** C'est très bien, monsieur le président. Merci.

Est-ce que le représentant de la Société des transports du Nord Limitée pourrait me dire si le commissaire des Territoires du Nord-Ouest et un certain sous-ministre adjoint du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien font partie du conseil d'administration de la Société des transports du Nord Limitée? C'est à titre de renseignement que je pose cette question.

**M. Cameron:** Un sous-ministre adjoint du ministère des Affaires du Nord canadien fait partie du conseil d'administration. Le sous-commissaire des Territoires du Nord-Ouest a fait partie du conseil. Lorsqu'il a été nommé commissaire, on a réservé un poste pour le sous-commissaire, et je crois que la nomination a été faite le mois passé.

**M. Ittinuar:** Merci. Je crois même que la principale activité de la société en ce qui concerne les gens du Nord a été de leur envoyer des factures pour les marchandises expédiées dans le Nord. Je crois que ceci a été la seule activité faite pour ces gens. Je crois aussi que la société, dans le domaine de la concurrence, a sapé un bon nombre de demandes provenant des services de transport basés dans le Nord. Par exemple, un certain M. Louis Voisey, d'Eskimo Point, avait présenté une demande au ministère de l'Expansion économique régionale et celle-ci avait été approuvée par ce ministère, mais je crois comprendre que la société des transports du Nord Limitée est intervenue. Est-ce exact?

**M. Cameron:** Est intervenue? Je ne suis pas certain de ce que...

**M. Ittinuar:** C'est-à-dire que la société est intervenue et a empêché qu'on donne suite à cette offre de M. Voisey de fournir des services de transport.

**M. Cameron:** La société n'est pas intervenue, en ce sens qu'il n'y a pas eu audience; je crois qu'il serait exact de dire que...

**M. Ittinuar:** Qu'il y a eu intervention officieuse.

**M. Cameron:** ... la société des transports du Nord Limitée a fait remarquer au gouvernement que si l'on retirait des opérations de transport dans la région de Keewatin, cela aboutirait à accroître le coût des opérations de la société dans cette région. Il en résulterait, en fait, que le gouvernement payerait deux fois pour le service, puisqu'il payerait pour un service de rechange, et qu'il payerait la subvention ou l'aide en ce sens, et qu'il serait obligé d'augmenter la subvention qui est actuellement versée à la Société des transports du Nord Limitée.

Lorsque la société s'est lancée dans son exploitation dans la région de Keewatin, le gouvernement s'était engagé à lui réserver le monopole du transport de toutes les marchandises gouvernementales.

[Text]

[Translation]

• 1135

**Mr. Ittinuar:** I see. Following along the line of questioning which the honourable member was previously, how many barges does NTCL own in total and are there any surplus barges on any barges not in use?

**Mr. Cameron:** The total number of barges owned is 167. There are barges not in use, yes.

**Mr. Ittinuar:** This must contribute to over-head costs, and it must be reflected in the invoicing of freight to people of the North.

**Mr. Cameron:** There are costs associated with this in the sense of depreciation. We depreciate on a unit basis. Unused equipment is depreciated at 4 per cent per annum. The depreciation on many of these barges has already been completed. There are also increases in costs but these would be minor.

**Mr. Ittinuar:** With respect to privatization, Mr. Chairman, could the representative tell me if there are any interested parties, as yet, for buyers, interested parties as buyers of NTCL?

**Mr. Cameron:** As you are probably aware, this is being led, spearheaded, by a privatization in the Treasury Board. To my knowledge, there are, I guess, four people who have indicated an interest in purchase of the company.

**Mr. Ittinuar:** Mr. Chairman, could these people be named?

**Mr. Cameron:** I would not be at liberty to name them, and I do not think they would wish me to name them.

**Mr. Ittinuar:** I see. Could you say whether any of these parties are from the North?

**Mr. Cameron:** I understand that there is one party from the North that is interested in the purchase of the Keewatin portion of the marine operation. The government, I think, has indicated that it plans to sell Northern Transportation Company Limited as a unit, one going concern. I do not know that they are thinking of splitting the company into portions and selling them.

**Mr. Ittinuar:** I see. What are your the criteria for preferences of buyers? Is it money or is it national companies or multinationals?

**Mr. Cameron:** Mr. Chairman, I represent the company; I do not think I could answer that question. I think that is a question for the government.

**Mr. Ittinuar:** I thought you might have been informed by the Treasury Board on this matter.

**Mr. Cameron:** No.

**Mr. Ittinuar:** Thank you very much, Mr. Chairman. That is all I have.

**The Chairman:** Thank you very much, sir. I have Mr. Deniger, Mr. Richardson, Mr. Bockstael, and Mr. Roy, Laval.

**M. Ittinuar:** Pour continuer dans la même ligne de questions que l'honorable député, je voudrais savoir combien la société possède de chalands et s'il y a un excédent de chalands, ou s'il y a des chalands qui ne sont pas utilisés?

**M. Cameron:** Le nombre total de nos chalands s'élève à 167. Oui, il y a des chalands qui ne sont pas utilisés.

**M. Ittinuar:** Cela doit donc accroître vos frais généraux. Et ce fait doit avoir des conséquences pour la facturation des marchandises aux gens du Nord.

**M. Cameron:** Il y a des coûts dans ce cas qui se rapportent à l'amortissement. Notre amortissement se fait sur la base unitaire. Le matériel non utilisé est amorti annuellement de 4 p. 100. L'amortissement pour beaucoup de ces chalands est d'ailleurs complètement terminé. Il y a aussi dans ce cas certaines augmentations de frais, mais elles sont peu importantes.

**M. Ittinuar:** Pour ce qui est de la vente de l'entreprise à des intérêts privés, monsieur le président, est-ce que le représentant de la société pourrait nous dire s'il connaît des acheteurs éventuels?

**M. Cameron:** Comme vous le savez probablement, cette opération est menée par le Conseil du Trésor et, autant que je sache, il y a quatre personnes qui ont indiqué qu'elles s'intéressaient à l'achat de cette société.

**M. Ittinuar:** Monsieur le président, pourriez-vous nous donner leurs noms?

**M. Cameron:** Non, je n'ai pas le droit de le faire, car je ne pense pas que c'est leur désir.

**M. Ittinuar:** D'accord. Est-ce que vous pourriez nous dire si, parmi ces intéressés, il y en a qui viennent du Nord?

**M. Cameron:** Je crois comprendre qu'il y a un intéressé qui vient du Nord et qui voudrait acheter les opérations maritimes dans le secteur de Keewatin. Le gouvernement, je crois, a indiqué qu'il a l'intention de vendre en un seul bloc la Société des transports du Nord Limitée. Je ne pense pas qu'il ait l'intention de scinder la compagnie en fragments, pour les vendre.

**M. Ittinuar:** D'accord. Quel est le critère que vous utilisez pour établir vos préférences parmi les acheteurs? Est-ce que vous vous basez sur une question de finances ou sur une question de savoir si les sociétés intéressées seront des sociétés nationales ou multinationales?

**M. Cameron:** Monsieur le président, je représente la société, et je ne pense pas avoir le droit de répondre à cette question; car c'est une question qui intéresse, je pense, le gouvernement.

**M. Ittinuar:** Je pensais que le Conseil du Trésor vous avait peut-être renseigné à ce sujet.

**M. Cameron:** Non.

**M. Ittinuar:** Merci beaucoup, monsieur le président. C'est tout ce que j'avais à dire.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur. J'ai sur ma liste MM. Deniger, Richardson, Bockstael, et enfin, M. Roy, de Laval.



[Texte]

**Mr. Deniger:** Thank you, Mr. Chairman. Welcome, Mr. Cameron. I was looking at your annual report, your statement as at December 31, 1978, and it mentions on page eight that your freightage revenue includes \$396,000 from Canada to defray certain costs of the 1978 Keewatin and Great Bear Lake resupply services. In 1977, it was \$252,695 that you received. When I look at the estimates for 1979-80, a figure of \$800,000 is mentioned.

I was wondering if you could elaborate on those increases.

**Mr. Cameron:** Yes, Mr. Chairman. The subsidy in 1977—I have \$253,000; I guess I am justing rounding off . . .

**Mr. Deniger:** Yes.

**Mr. Cameron:** . . . was simply for the Keewatin operation. The operation there has been simply on the basis of recovery of certain costs. The company would not even consider all of the costs. It has not been on a contractual arrangement with the government.

Since 1978, there has been a subsidy paid on the Great Bear River and Great Bear Lake operation. The company indicated, I guess, as much as three years ago to the government that it wished to withdraw from the Great Bear operation. The company, in fact, has been subsidizing that operation for many, many years. It is simply not possible to make any money on Great Bear Lake or even to cover the costs.

I could go on into detail if you wish but . . .

**Mr. Deniger:** No, no. Basically, the difference is the Great Bear Lake barge service. This input is the explanation, basically, for the additional subsidy.

**Mr. Cameron:** That is a substantial proportion of the explanation, yes. The other portion is that we are now entering into a contractual relationship with the government and the company has argued—and I think cogently—that there should be a profit element in that. There has been no profit element in that subsidy up to this point. The government, in all of its contractual relationships with VIA, with CN, with other carriers, permits a profit, and the Northern Transportation Company Limited feels it should be treated similarly.

• 1140

**Mr. Deniger:** Two years ago, Mr. Cameron, the Minister brought in a realignment of the debt equity ratio of the Northern Transportation Company and a dollar item which basically switched the debt into an equity.

**Mr. Cameron:** That is correct.

**Mr. Deniger:** Could you tell us basically what consequences—and I presume they have to be favourable—this has had on the company?

[Traduction]

**M. Deniger:** Merci, monsieur le président. Monsieur Cameron, je vous souhaite la bienvenue. J'ai examiné votre rapport annuel et votre état de compte au 31 décembre 1978. À la page 8, vous indiquez, au point de vue des recettes du côté tonnage transporté, \$396,000 reçus du gouvernement pour acquitter certains frais résultant des services de réapprovisionnement du secteur de Keewatin et du Grand lac de l'Ours. En 1977, vous aviez reçu \$252,695 et, lorsque j'examine les prévisions budgétaires pour 1979-1980, je vois alors un chiffre de \$800,000.

Je me demande si vous pourriez nous expliquer ces augmentations.

**M. Cameron:** Oui, monsieur le président. En 1977, la subvention était de—je suppose de \$253,000—j'arrondis les chiffres . . .

**M. Deniger:** D'accord.

**M. Cameron:** . . . uniquement pour l'opération du secteur Keewatin. Pour cette explication, on se contentait de récupérer certains frais. La société n'a pas même envisagé de récupérer tous les frais et les opérations ont été faites par une base contractuelle avec le gouvernement.

Depuis 1978, une subvention est versée dans le cas des opérations de la Grande rivière de l'Ours et du Grand lac de l'Ours. La société avait indiqué, il y a au moins trois ans, je suppose, au gouvernement qu'elle voulait se retirer de ses opérations de la Grande rivière et du Grand lac de l'Ours. Cela fait, en fait, de nombreuses années que la société doit subventionner cette exploitation et il n'y a aucune façon de faire des recettes, ou même d'équilibrer son budget dans ce secteur.

Je pourrais vous fournir plus de détails, si vous le désirez, mais . . .

**M. Deniger:** Non. Donc, fondamentalement, l'accroissement des frais dans ce secteur d'exploitation provient du service de chalands du Grand lac de l'Ours.

**M. Cameron:** Je dirai qu'une grande proportion de cet accroissement en provient. L'autre aspect de la question, c'est que, maintenant, nous sommes entrés dans une phase de rapports contractuels avec le gouvernement, et la société avance—et je crois avec raison—qu'il faudrait que les opérations dans ce secteur fournissent aussi un bénéfice. Jusqu'ici, nous n'avons fait aucun bénéfice dans ces opérations subventionnées. Le gouvernement, dans le cas de tous ses accords contractuels avec VIA, le CN et d'autres transporteurs, a autorisé que ces derniers fassent un bénéfice, et la Société des transports du Nord Limitée pense qu'il devrait en être de même dans son cas.

**M. Deniger:** Il y a deux ans, monsieur Cameron, le ministre a présenté un réalignement du rapport de financement de la Société des transports du Nord Limitée, et un poste d'un dollar qui avait pour objectif fondamental de transformer la dette en un actif.

**M. Cameron:** C'est exact.

**M. Deniger:** Pourriez-vous nous dire quelles ont été, essentiellement, les conséquences, je suppose favorables, de cette opération pour la société?

[Text]

**Mr. Cameron:** Mr. Chairman, this has had considerable consequences. There is \$24.9 million of debt that was converted to equity, and we are obviously not paying the cost that that would be for us as we are paying on the \$39 million debt that we now have, so there are considerable savings.

**Mr. Deniger:** Maybe I will be answering a question of my Chairman here, but the last time there were answers on the Northern Transportation Company was November 30, 1976. At that time you said that the conversion to equity would permit the Company to operate at a break-even point. It has not yet done so so far but it is very close to that I understand. What made it not realize the prediction you gave in 1976?

**Mr. Cameron:** I really think that prediction has come true. As of 1977, we entered into a net profit from operations position.

**Mr. Deniger:** From operations, but it is still a loss though, Mr. Cameron.

**Mr. Cameron:** In 1979 we have entered into a net profit position.

**Mr. Deniger:** If we look at your financial statement we still see a loss. If you have a net loss in operations the Company is still in debt, Mr. Cameron.

**Mr. Cameron:** We had a loss of \$341,000 net loss last year on a revenue of almost \$27.5 million. We are getting very close to a break-even point.

**Mr. Deniger:** Would you say that again it is the change in the debt-equity ratio that made that possible?

**Mr. Cameron:** Not entirely. That was helpful. These other matters that I have mentioned, and the very close control of costs has been an essential part of that. We have an increase in revenue from the increase in freight. In 1977, we were down to 290,000 tons of freight carried, and that is the marine operations. In 1979, we are back up at roughly 350,000 tons, so there has been an increase in freight, there has been a close control of costs, and, of course, the refinancing was obviously of advantage to us.

**Mr. Deniger:** In 1977, the Auditor General had a chapter devoted to the Northern Transportation Company Limited and its wholly owned subsidiary. It was, I think, not that favourable to your Company. There was one particular recommendation which dealt with the establishment of an audit committee. I do not see in your annual report that that was done. Have you put together an audit committee?

**Mr. Cameron:** Yes. If you look at the front and the names of the directors, you will find asterisks beside three of the direc-

[Translation]

**M. Cameron:** Oui, monsieur le président, cette opération a eu des conséquences très importantes. Il s'agit en somme de 24.9 millions de dollars qui ont été transformés en actif et, par conséquent, au sujet desquels nous ne payons plus de frais; ce qui veut dire qu'autrement, nous aurions maintenant une dette de 39 millions de dollars au sujet de laquelle il nous faudrait payer des intérêts et, par conséquent, nous avons réalisé là d'importantes économies.

**M. Deniger:** Peut-être que je vais répondre maintenant à une question de mon président, mais la dernière fois qu'on a reçu des réponses à des questions posées au sujet de la Société des transports du Nord Limitée, c'était le 30 novembre 1976. A l'époque, vous aviez indiqué que cette conversion permettrait à la société d'équilibrer son bilan. Nous n'en sommes pas encore arrivés là, mais je crois comprendre qu'on se rapproche de cet objectif. Pourquoi n'a-t-on pu réaliser les prévisions que vous nous aviez faites en 1976?

**M. Cameron:** Je crois que ces prévisions se sont réalisées. En 1977, nos opérations montraient un profit net.

**M. Deniger:** Peut-être du côté opérations, mais il y avait quand même une perte, monsieur Cameron.

**M. Cameron:** En 1979, nous avons fait un profit net.

**M. Deniger:** Si vous examinez votre état financier, on y indique une perte. Si vos opérations indiquent une perte, alors, votre société reste endettée, monsieur Cameron.

**M. Cameron:** L'an passé, notre perte nette s'établissait à \$341,000, sur un revenu de presque 27.5 millions de dollars. Nous avons presque atteint le seuil de rentabilité.

**M. Deniger:** Est-ce que vous voulez nous dire par là, à nouveau, que c'est cette opération de transformation du rapport de financement qui vous a permis d'être dans cette situation?

**M. Cameron:** Pas entièrement. L'opération a été utile, mais il y a eu d'autres facteurs en cause, que j'ai mentionnés; par exemple, le contrôle rigide des coûts a constitué un facteur essentiel de cette réussite. L'augmentation des marchandises transportées nous a permis d'obtenir plus de bénéfices. En 1977, nous avions subi une diminution de 290,000 tonnes pour le transport des marchandises par voie maritime. En 1979, nous en étions revenus à peu près au niveau de 350,000 tonnes transportées et, par conséquent, ceci représente une augmentation. D'autre part, le contrôle très étroit des coûts et, naturellement, le refinancement nous ont été favorables.

**M. Deniger:** En 1977, le vérificateur général avait consacré un chapitre à l'étude de la Société des transports du Nord Limitée, ainsi qu'à l'étude de votre filiale possédée en propriété exclusive. Je ne crois pas que les résultats de cette étude aient été tellement favorables, et on avait recommandé en particulier que soit établi un comité de vérification. Or, dans votre rapport annuel, je ne trouve aucune mention de ce fait et, par conséquent, j'aimerais savoir si vous avez créé un comité de vérification des comptes.

**M. Cameron:** Oui. Si vous examinez le rapport, vous verrez qu'au début, on y mentionne le nom des administrateurs, et



[Texte]

tors. They are the members of the audit committee. The audit committee is entirely outside directors; there are no bureaucrats or no company persons on the audit committee.

Relatively speaking, we considered the comments of the Auditor General very favourable.

**Mr. Deniger:** I did not say they were negative but I did not think they were that favourable because they had a lot of things to say.

The WEOC Conference several years ago, I think, had a great impact on the Port of Churchill and also on Northern Transportation. Several commitments were made to the western provinces dealing with Northern Transportation. Do you feel that these promises were met in relation to movement of goods in the North?

**Mr. Cameron:** Not knowing what the promises specifically were . . .

**Mr. Deniger:** To begin with, the Keewatin is an example. I refer to a comment that Mr. Lang made in front of this Committee, again on November 30, 1976, when he talked about the Keewatin Resupply it was a commitment of WEOC in connection with the movement of goods to Churchill.

**Mr. Cameron:** Yes.

**Mr. Deniger:** Are you satisfied that this was met?

**Mr. Cameron:** I am satisfied that the commitment was met and that it is being fulfilled, yes.

**Mr. Deniger:** I have no more questions, Mr. Chairman.

• 1145

**The Chairman:** Thank you, Mr. Deniger.

Mr. Richardson.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Mr. Chairman and Mr. Cameron, on page 4 of the hand-out here, you mention:

In 1972, the company acquired two air cushion vehicles and became the leading commercial owner-operator of such equipment in Canada.

What was the cost of these vehicles?

**Mr. Cameron:** I am afraid I cannot answer that, Mr. Richardson. I will get you that information. We are not now operating them. We pranged one of them in the North. The whole exercise we broke even on, in fact, from the time of purchase to the time of sale. We sold the two—one was not working and the other was—to the Coast guard, which is using them as spares for its operation on the West Coast. The sale of that represented about \$230,000. What we got out of it, I am afraid I cannot answer your question. Would you like me to send you that information?

[Traduction]

qu'après trois de ces noms, il y a des astérisques. Ces trois personnes font partie du comité de vérification. Le comité de vérification est composé entièrement d'administrateurs qui viennent de l'extérieur; vous ne trouverez pas de bureaucrates ni de personnel de la compagnie au sein du comité de vérification.

D'une façon relative, nous considérons les remarques du vérificateur général comme très favorables.

**M. Deniger:** Je n'ai pas dit qu'elles étaient négatives, mais je ne les ai pas trouvées tellement favorables, car il y avait pas mal de choses qui ont été indiquées.

La Conférence sur les débouchés économiques de l'Ouest, qui s'est tenue il y a plusieurs années, a eu d'importantes répercussions, je crois, pour le port de Churchill, et aussi pour la Société des transports du Nord Limitée. Au cours de cette conférence, on a pris plusieurs engagements envers les provinces de l'Ouest dans le domaine du transport dans le Nord. Est-ce que vous pensez que ces promesses se sont réalisées?

**M. Cameron:** Ne sachant pas exactement de quelles promesses il s'agissait . . .

**M. Deniger:** Dans le cas de la région de Keewatin, par exemple, M. Lang a indiqué au présent Comité, toujours le 30 novembre 1976, en parlant des réapprovisionnements dans la région de Keewatin, qu'il y avait eu un engagement pris au cours de cette Conférence sur les débouchés économiques de l'Ouest en rapport avec le transport des marchandises à destination de Churchill.

**M. Cameron:** Oui.

**M. Deniger:** Est-ce que vous êtes sûr que cet engagement a été respecté?

**M. Cameron:** Oui.

**M. Deniger:** Je n'ai pas d'autres questions à poser, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Deniger.

Monsieur Richardson.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Monsieur le président et monsieur Cameron, à la page 5 du document que vous nous avez remis, vous indiquez ce qui suit:

En 1912, elle faisait l'acquisition de deux aéroglisseurs et devenait par le fait même la première compagnie au Canada à posséder et à mettre en service un tel équipement.

Quel était le prix de ces véhicules?

**M. Cameron:** Je crains de ne pouvoir répondre à cette question, monsieur Richardson, mais je vais vous obtenir ce renseignement. Nous n'exploitons plus ces véhicules. Nous en avons bousillé un dans le Nord. Toute l'opération, depuis le moment de l'achat jusqu'au moment de la vente, s'est terminée au point mort. Nous avons vendu les deux appareils, celui qui ne fonctionnait pas et celui qui fonctionnait, au service de la garde côtière canadienne, qui les tient en réserve comme appareils de rechange pour ses opérations sur la côte ouest. La vente représentait environ \$230,000, et par conséquent, nous

[Text]

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** If you would. You must have been in the air force to use the word pranged.

**Mr. Cameron:** No, I was in the army.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** However, that was my second question: why was the service discontinued in 1976?

**Mr. Cameron:** At the insistence, I suppose, of the Board of Directors. We saw there were costs—and the company too. We could see costs in the future, and we could not get a commitment from the companies operating in the North to use them in the succeeding year, so we terminated use of them because we could see costs but we could not see revenue.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Actually, it is immaterial. I would not bother sending me the costs because you no longer have them. I was just wondering what the cost was.

Further to Mr. McDermid's questions: that extra equipment you have up there—what was the cost of this equipment? What do you think will happen to it? Do you envisage selling, or do you envisage using it?

**Mr. Cameron:** To start with the last part of your question, it will depend upon the development of traffic. We in fact find we have to have more equipment than would really be needed for carriage of the amount of freight there is on the Mackenzie, simply because we encounter at certain times of the year considerable difficulty in the water levels, problems with ice, and so on. If we get some of our tugs or barges stuck in the North, as we have done, we then bring that equipment into use. The others are not being used until they get back out of the ice. So that we are in a sense part of that over-equipment is in fact used in peak periods and emergencies. As to the future of that equipment, it is not salable, so if there is not that increase it will simply not be used.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** What is the status of the Mackenzie Highway at present?

**Mr. Cameron:** Again, I think that would be a question for the government. But I think the Mackenzie Highway goes up as far as Wrigley along the Mackenzie; but it is a long way from going up to the mouth of the Mackenzie. As far as I understand, there are no plans to continue the construction. The cost element is very substantial.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Permafrost difficulties, I suppose.

**Mr. Cameron:** I am not sure. Possibly my colleague could respond.

**Mr. Jacques Séguin (Director General, Arctic Transportation, Department of Transport):** Basically roads in the North

[Translation]

ne nous occupons plus de cette opération et je ne puis répondre à votre question. Est-ce que vous voulez que je vous envoie des renseignements à ce sujet?

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Si vous le pouvez, oui. Vous avez dû faire partie de l'aviation pour utiliser le mot «bousillé».

**M. Cameron:** Non, j'étais dans l'armée.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Toutefois, ma deuxième question était de savoir pourquoi on a arrêté ce service en 1976.

**M. Cameron:** A la demande instantée, je suppose, du conseil d'administration. Nous nous sommes rendu compte que cette exploitation serait coûteuse à l'avenir, et les sociétés travaillant dans le Nord ne pouvaient nous donner l'engagement qu'elles utiliseraient ce matériel dans les années à venir. Par conséquent, nous avons arrêté toute opération, car nous entrevoyions des frais et aucun bénéfice.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** De toute façon, cela n'a pas d'importance et ce n'est pas la peine de m'envoyer des détails sur les frais, puisque vous ne les avez plus. Je voulais simplement savoir quel avait été le coût de l'opération.

A la suite des questions posées par M. McDermid, je voudrais vous demander quel était le coût de ce matériel supplémentaire dont vous disposez. Qu'est-ce que vous pensez en faire? Allez-vous le vendre, l'utiliser?

**M. Cameron:** Pour répondre à la dernière partie de votre question, je dirais que l'utilisation de ce matériel dépendra de l'évolution du trafic. Nous nous sommes rendu compte que nous devons disposer de matériel supplémentaire pour le transport des marchandises sur le Mackenzie, tout simplement parce qu'à un certain moment de l'année, les niveaux d'eau nous créaient énormément de problèmes, de même que la glace, etc. Lorsque certains de nos remorqueurs ou de nos chalands sont immobilisés dans le Nord, comme cela s'est produit, nous devons pouvoir ramener ce matériel. Ceux qui sont immobilisés ne pourront être ramenés que lorsqu'ils seront libérés à nouveau de la glace. Par conséquent, on peut dire, en un certain sens, que ces surplus de matériel trouvent une utilisation dans les périodes de pointe et d'urgence. Quant à l'avenir de ce matériel, je peux vous dire qu'il n'est pas vendable et que, par conséquent, s'il n'est pas utilisé de cette façon, il restera tout simplement immobilisé.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Quelle est la situation actuelle dans le cas de la route du Mackenzie?

**M. Cameron:** Je crois que cette question s'adresse aussi au gouvernement. Je crois que cette route va jusqu'à Wrigley, en suivant le fleuve Mackenzie, mais c'est certainement encore fort loin de l'embouchure. Autant que je sache, on n'envisage pas de continuer la construction de cette route, car les frais impliqués seraient considérables.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Il y a des difficultés, je suppose, du côté du pergélisol.

**M. Cameron:** Je n'en suis pas sûr, mais peut-être que mon collègue pourra vous le dire.

**M. Jacques Séguin (directeur général, Transports dans l'Arctique, Transports Canada):** La question des routes dans le



[Texte]

are more a Department of Indian Affairs responsibility than ours. You would have a problem of permafrost, although roads are built on permafrost in other places, so technically I suppose it is feasible. I guess it is more a question of whether it is worth spending the millions of dollars it would cost to have it, and the question of priority. But as I say, I cannot speak for the Department of Indian Affairs on that—or the territorial government, as far as that goes.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Because of the short season, it must be difficult to make a profit up there, but what are the prospects for future increases? What are the prospects for northern development up there which might give you more trade, more traffic? What is actually going on up there?

• 1150

**Mr. Cameron:** I profess no great expertise in this area, Mr. Richardson. The developments in the drilling in the Beaufort Sea I suppose are the main thing that is going on in the part of the North that is serviced by NTCL. Presumably if they find what they are looking for, there will be greater activity in the North and we would benefit from that. In other areas I do not know. My colleague may be able to assist me concerning areas of development of resources.

**Mr. Séguin:** Again this is an area that some other departments are more concerned directly with, but it is known that there are resources in the North in various ways. The oil and gas is one that is very current these years. It is also known that there is some mineral in varying quantities and varying qualities in several areas of the North. The problem is always how to get it out in a way that would be viable and profitable.

Depending on the developments of these resources and what happens in our case, you know, the transportation aspects of it have to come along with it but it is a question, as I say, basically of deciding on whether it is feasible to get these resources out of there in a profitable way. There are considerable resources that are known, but some of them are in no man's land practically.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** There are those who think there should be a railway to Inuvik or this kind of thing. I suppose the status of that is the same as the status of the Mackenzie Highway. Is it?

**Mr. Séguin:** That is right. It is a question of deciding whether spending these huge amounts of money is justifiable for whatever benefits could be derived from them.

**Mr. Cameron:** Mr. Chairman . . .

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** That depends on what development takes place, what they find up there in the Beaufort Sea and so on. I suppose development will largely depend on what they find up there.

**Mr. Cameron:** Yes. There is lots of it there.

**The Chairman:** Pardon?

**Mr. Cameron:** All kinds of it there.

[Traduction]

Nord dépend beaucoup plus du ministère des Affaires indiennes que de nous. Naturellement, il y a la question du pergélisol, bien que l'on ait construit des routes sur le pergélisol en d'autres endroits et que, par conséquent, techniquement, je suppose, c'est réalisable. Je crois qu'il s'agit plutôt de savoir s'il vaut la peine de dépenser des millions de dollars, et il y a aussi une question de priorités. Mais comme je l'ai dit, je ne suis pas le porte-parole du ministère des Affaires indiennes, ou du gouvernement territorial, à ce sujet.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Vu la courte durée de la saison, il doit être difficile de faire des recettes là-bas, mais que prévoyez-vous comme augmentations pour l'avenir? Quelles sont les perspectives de développement dans ces régions éloignées qui pourraient vous apporter un accroissement du commerce, du transport des marchandises? Quelles sont les activités poursuivies là-bas?

**M. Cameron:** Monsieur Richardson, je ne prétends pas avoir une grande compétence dans ce domaine. Je présume que l'activité la plus importante dans cette région du Nord desservie par la STNL, ce sont les progrès des forages dans la mer de Beaufort. S'ils découvrent ce qu'ils cherchent, on peut présumer qu'il y aura une plus grande activité dans le Nord et que nous en bénéficierons. Pour le reste, je n'en sais rien. Mon collègue pourrait peut-être m'aider relativement à l'exploitation des ressources.

**M. Séguin:** C'est un domaine qui touche plus directement d'autres ministères, mais c'est connu qu'il y a diverses ressources dans le Nord. Ces années-ci, on parle surtout de pétrole et de gaz. On sait également que dans plusieurs régions du Nord, il y a du minerai en quantité et en qualité diverses. L'éternel problème, c'est de pouvoir l'exploiter de façon viable et rentable.

Fondamentalement, il faut décider si l'exploitation de ces ressources est profitable; donc, il faut toujours tenir compte de l'aspect transport, et c'est de cette façon que le développement de ces ressources peut nous affecter. Il y a des ressources considérables connues, mais certaines sont dans des endroits tout à fait inaccessibles.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** D'aucuns pensent qu'il devrait y avoir une voie ferrée jusqu'à Inuvik, et ainsi de suite. Je présume que ce projet en est au même point que la route du Mackenzie, n'est-ce pas?

**M. Séguin:** En effet. La question est de savoir si les bénéfices qui en découleraient justifieraient de dépenser de telles sommes d'argent.

**M. Cameron:** Monsieur le président . . .

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Cela dépend des développements futurs, de ce qu'ils trouveront dans la mer de Beaufort. Je suppose que dans une grande mesure, le développement est lié aux résultats de ces travaux de prospection.

**M. Cameron:** En effet. Il y a beaucoup de prospection qui se fait à cet endroit.

**Le président:** Qu'est-ce que vous dites?

**M. Cameron:** Il y en a énormément, là-bas.

[Text]

**The Chairman:** Ice cubes.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** That is all, Mr. Chairman.

**Mr. Chairman:** Thank you, Mr. Richardson. Mr. Bockstael.

**Mr. Bockstael:** Mr. Chairman, I have a very brief question. I am reading here in the record that in 1977 or at the end of 1976 the government had to contribute \$600,000 for the Keewatin resupply deficit under the WEOC Conference. This was because at the request of the western provinces and Manitoba more particularly a great deal of material was sent north through the Port of Churchill. And to equalize the payments or the differential that it would have cost to ship that material from Montreal, the government was providing a subsidy, and then in 1976 they were \$600,000 short.

In your annual report dated December 31, there were further moneys paid by the Canadian government of \$252,695 for the same purpose. Now, at the end of 1978, included in freightage revenue is an amount of \$396,860 from Canada to defray certain costs of the 1978 Keewatin and Great Bear Lake resupply services.

This is an on-going procedure, and is it likely to be a similar amount for the current calendar year? That program continues to shift stuff, material and equipment, through the Port of Churchill to these northern parts.

**Mr. Cameron:** Yes, the program continues, Mr. Chairman. This year the greater part of the expenditure in this area will be for the Great Bear River rather than for the Keewatin.

I am not sure where your figures are coming from, Mr. Bockstael. We received \$202,000 in 1976 for the Keewatin operations. So it is not as large an expenditure as your figures show.

The company feels that these in a sense are imposed services, and as they are imposed one would not operate in there commercially. As they are imposed, the company feels, and I think this is generally the policy of the government, that the companies, all Crown agencies, will be reimbursed for the costs of those imposed services.

• 1155

**Mr. Bockstael:** In a question period in the House, or in an interview here, Mr. Cameron stated that in 1976 about 22,000 tons were shipped in that fashion. Is that about the range of the tonnage currently?

**Mr. S. D. Cameron:** Yes, the Keewatin in 1976 was 23,000. We shipped this year, I think, on the Keewatin 26,600 tons.

**Mr. Bockstael:** I see. And more to the Great Bear?

[Translation]

**Le président:** Des glaçons?

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** C'est tout, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Richardson. Monsieur Bockstael.

**M. Bockstael:** Monsieur le président, ma question est très courte. Je vois dans le compte rendu qu'en 1977, ou à la fin de 1976, le gouvernement a versé \$600,000 pour le déficit de ravitaillement du district de Keewatin, dans le cadre de la Conférence sur les débouchés économiques de l'Ouest. L'explication, c'est que beaucoup de marchandises furent transportées dans le Nord à partir du port de Churchill, à la demande des provinces de l'Ouest, et surtout du Manitoba. Alor, le gouvernement a versé une subvention égale à la différence de coût qu'aurait occasionnée le transport de cette marchandise à partir de Montréal, et en 1976, le déficit était de \$600,000.

Selon votre rapport annuel du 31 décembre, le gouvernement vous a versé une somme additionnelle de \$252,695 dans le même but. Maintenant, à la fin de 1978, on indique, au chapitre des revenus fret, une somme de \$396,860 provenant du gouvernement du Canada et visant à rembourser certains coûts de ravitaillement de la région de Keewatin et du Grand lac de l'Ours.

C'est une procédure permanente; est-ce que ce sera le même montant pour cette année civile-ci? Aux termes de ce programme, on continue de livrer de la marchandise et du matériel dans le Nord à partir du port de Churchill.

**M. Cameron:** En effet, monsieur le président, ce programme se poursuit. Cette année, la plus grande partie de ces dépenses seront imputables à la région de la Grande rivière de l'Ours plutôt qu'à celle de Keewatin.

J'ignore d'où vous tenez ces chiffres, monsieur Bockstael. En 1976, nous avons reçu \$202,000 pour le ravitaillement de Keewatin. Alors, c'est une dépense beaucoup moins importante que ce que vous nous avez donné.

L'opinion de la compagnie, c'est que ces services lui sont imposés, et à ce titre, on ne peut les exploiter de façon commerciale. Dans ce cas-là, la compagnie pense devoir être remboursée pour le coût de ces services, et je pense que c'est là la politique générale du gouvernement concernant toutes les sociétés de la Couronne.

**M. Bockstael:** En 1976, à la période des questions à la Chambre, ou dans une entrevue ici, M. Cameron a déclaré qu'environ 22,000 tonnes de marchandises avaient été transportées de cette manière. Est-ce la moyenne du tonnage actuel?

**M. S. D. Cameron:** En effet, en 1976, nous avons transporté 23,000 tonnes dans le district de Keewatin. Cette année, je pense que nous avons transporté 26,600 tonnes dans le même district.

**M. Bockstael:** Je vois. Est-ce plus élevé pour la région du Grand Ours?



[Texte]

**Mr. S. D. Cameron:** I have no figures on Great Bear but yes, that is correct. This year, because we said we were pulling out of the Great Bear, I think our tonnage in fact went up from something like 7,000 tons to about 11,000 tons.

**Mr. Bockstael:** I see. This brings up the question that Mr. Lumley asked earlier: if this were to become a privatized company, the same imposed service which the government may demand would warrant the same kind of subsidization, would it not?

**Mr. S. D. Cameron:** I am not sure I should be giving an opinion on this, Mr. Chairman, but I would think those services will have to continue being subsidized if they are going to be given.

If I might explain, on the Great Bear you have three vessels. You have one up to the rapids, you unload it, go down to another vessel, put it back on, get it up to the lake and put it on another vessel. There is no way anybody could make money unless you could charge many, many times what the present tariffs are.

**Mr. Bockstael:** That is all I have to question on. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Bockstael.

Mr. Towers, please.

**Mr. Towers:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Cameron, would I be correct in my assumption that this line of communication is of fundamental importance to the North? Even though it is open for only approximately two months, according to your figures, in the northern parts of the country there is absolutely nothing to take its place if it were not in existence. Would this be a correct assumption?

**Mr. S. D. Cameron:** I think that is generally correct. One can supply, for example, the sites along the Western Arctic. Many of them have air fields; I am not sure whether all of them do not have some sort of air field, and they could be supplied by air. The cost of doing so would be very, very high.

**Mr. Towers:** Very high. You would be moving a lot of the oil rigs in, would you not? The framework, the steelwork and that part of it rather than having it flown in?

**Mr. S. D. Cameron:** I really cannot answer that. We have not been moving that kind of equipment in, we have been moving it out. One of the reasons we had a reasonably good year last year and had some trepidation about this year is that much of the traffic was exploration traffic coming out of the North. We take in a great quantity of exploration traffic, but whether specifically the material you are speaking of, I am not sure.

**Mr. Towers:** That is very interesting.

I understand it is quite dangerous crossing the Great Bear Lake. Is this correct?

**Mr. S. D. Cameron:** I have never been on the Great Bear Lake myself. I understand there is very good fishing but I am afraid I have never been on it.

Mr. Chairman, I do not know whether Mr. Séguin can respond to this.

[Traduction]

**M. S. D. Cameron:** Je n'ai pas de chiffres pour la région du Grand Ours, mais vous avez raison. Cette année, notre tonnage est passé de 7,000 tonnes à 11,000 tonnes dans cette région, parce que nous avons dit que nous nous en retirions.

**M. Bockstael:** Je vois. Alors, cela nous ramène à la question que M. Lumley a posée tout à l'heure: si cette société était rendue au secteur privé, elle aurait droit aux mêmes subventions pour le service que le gouvernement lui imposerait, n'est-ce pas?

**M. S. D. Cameron:** Monsieur le président, j'ignore si je peux donner mon opinion là-dessus, mais je présume que ces services ne pourront être continués sans être subventionnés.

Je m'explique; nous avons trois navires sur le Grand Ours. Les premiers se rendent jusqu'aux rapides, où vous devez le décharger, ensuite, vous chargez la marchandise sur un autre navire, qui se rend jusqu'au lac, et puis la marchandise est chargée sur un troisième navire. A moins d'exiger des tarifs plusieurs fois plus élevés que les tarifs actuels, il est impossible que ce service soit rentable.

**M. Bockstael:** Je n'ai pas d'autres questions. Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Bockstael.

Monsieur Towers, s'il vous plaît.

**M. Towers:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Cameron, ai-je raison de présumer que cette ligne de communication est d'une importance vitale pour le Nord? Même si, selon vos chiffres, ce service ne fonctionne qu'environ deux mois par année, il n'y a absolument rien dans la région du Nord qui pourrait le remplacer s'il n'était pas là. Ai-je raison?

**M. S. D. Cameron:** Généralement parlant, oui. Par exemple, on peut approvisionner les endroits le long de la côte ouest de l'Arctique. A plusieurs endroits, il y a des aérodromes, j'ignore s'il y en a partout, mais on pourrait les approvisionner par avion. Mais dans ce cas-là, le coût serait très élevé.

**M. Towers:** En effet. Transportez-vous beaucoup de matériel pour la prospection pétrolière, comme les structures d'acier, et ainsi de suite, au lieu que ce soit envoyé par avion?

**M. S. D. Cameron:** Il m'est difficile de répondre à cela. Nous n'avons pas transporté ce genre de matériel vers le Nord, mais vers le Sud. L'une des raisons, c'est que l'an dernier, ce fut une assez bonne année, et cette année, l'activité provient du trafic de prospection descendant vers le Sud. Nous avons une bonne partie du trafic de prospection, mais je ne suis pas sûr que nous transportons exactement le genre de matériel dont vous parlez.

**M. Towers:** C'est très intéressant.

On me dit que la traversée du Grand lac de l'Ours est très dangereuse. Est-ce vrai?

**M. S. D. Cameron:** Je n'y suis jamais allé. On m'a dit que la pêche y était excellente, mais je n'y suis jamais allé.

Monsieur le président, M. Séguin sera peut-être en mesure de répondre.

[Text]

**Mr. Séguin:** I do not know whether it is more dangerous than any other large body of water, but it is a very large body of water. In fact, it is one of the largest lakes in Canada. Any lake of that size has, I suppose, its navigation problems.

**Mr. Towers:** We were informed, when we were up at Yellowknife, that there seemed to be a certain fear that crossing the lake was a rather dangerous occupation. Then your losses would not be that great as far as losing equipment or anything like that.

• 1200

**Mr. Cameron:** No, that has not been the nature of our losses, no. It is just the fact of the quantity of freight that is there and the costs of having three vessels plus tugs plus your camp at Franklin and so on; the costs are just far beyond any revenues one can obtain from it.

**Mr. Towers:** Yes. There has been general concern in the last several months and I think it has prevailed during this past year that perhaps there is a lack of snow in the mountains and, thus, the rivers are at a very low level. Is the same thing happening in the Mackenzie?

**Mr. Cameron:** The water level this year was, indeed, very low, much lower than any average would be. The reasons for it I do not know but your explanation sounds very reasonable. It was low, although we had no difficulty in getting our barges through and back to Hay River for the winter.

**Mr. Towers:** All right, thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Towers. Mr. Lumley, did you want a second round?

**Mr. Lumley:** I have a couple of questions on the second round, Mr. Chairman.

I want to refer, Mr. Cameron, to the question I asked you earlier about the effect that the Dempster would have on Northern Transportation. And I want to refer you to a study you may or may not be aware of; it was a cost-benefit analysis of winter operation of the Dempster Highway prepared for the Dempster Highway Management Committee in August of this year by Trimac and Southam Services Limited and Quadra Economic Consultants Ltd.

They indicate that it has been assumed that 50 per cent of equipment volumes will be from barge to road over the forecast period if the Dempster is open year-round. If I recall what you said to me earlier, you said that there would be very little effect on barge transportation as a result of the Dempster.

**Mr. Cameron:** Yes, Mr. Chairman. I was not giving this as a statement of fact; I was giving it as a statement of opinion of the company; the company does not expect a large drain-off from the Dempster. We do expect less traffic on the Mackenzie in our five-year forecast, something like, I think, a 10-per-cent reduction. But much of the material that is carried profitably by the company would be difficult to carry in a trucking operation over a road such as the Dempster Highway.

**Mr. Lumley:** I want to read a paragraph. I would like your opinion of this study. It says here that:

[Translation]

**M. Séguin:** Je ne crois pas que ce soit plus dangereux que toute autre grande étendue d'eau, car c'est une très grande étendue d'eau. En fait, c'est l'un des plus grands lacs du Canada. Je présume qu'il y a des problèmes de navigation sur tout lac de cette grandeur.

**M. Towers:** Parce que, quand nous nous sommes rendus à Yellowknife, on nous a dit que la traversée de ce lac était considérée comme une occupation plutôt dangereuse. Alors, vos pertes d'équipement et de matériel ne sont pas très importantes.

**M. Cameron:** Non, les pertes ne dépendent pas du tout de cela. Il se trouve simplement que les recettes ne peuvent égaler les coûts, étant donné qu'il faut maintenir trois navires, plus les remorqueurs, le campement à Franklin, etc.

**M. Towers:** Oui. On craint depuis plusieurs mois, en fait depuis un an, qu'il n'y ait pas assez de neige dans les montagnes et que, par conséquent, le niveau des cours d'eau soit très bas. En est-il de même pour le fleuve MacKenzie?

**M. Cameron:** En effet, le niveau de l'eau était beaucoup plus bas que la moyenne. J'en ignore la raison, mais votre explication me semble fort valable. Toutefois, nous n'avons eu aucune difficulté à faire traverser nos chalands et à les ramener à Hay River pour l'hiver.

**M. Towers:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Towers. Monsieur Lumley, un deuxième tour?

**M. Lumley:** Oui, j'ai quelques questions à poser au second tour, monsieur le président.

J'en reviens à la question que je vous ai posée au sujet des répercussions de la construction de la route Dempster sur votre société. Je vous reporte à une étude, que vous connaissez peut-être, une analyse de rentabilité sur l'exploitation hivernale de la route Dempster préparée en août par la *Trimac* and *Southam Services Limited* et la *Quadra Economic Consultants Ltd* pour le comité de gestion de la route Dempster.

Cette étude suppose que 50 p. 100 des volumes d'équipement seront transportés par route plutôt que par chalands pendant la période prévue, si la route Dempster est ouverte à longueur d'année. Si je me souviens bien, vous avez dit que l'ouverture de la route Dempster aurait un impact très faible sur le transport par chaland.

**M. Cameron:** Oui, monsieur le président. Je vous faisais part de l'opinion personnelle de la société, et non pas d'un état de fait. La société ne s'attend pas à ce que sa clientèle diminue considérablement à cause de la route Dempster. Nos prévisions quinquennales indiquent en effet une réduction du trafic sur le Mackenzie, 10 p. 100 environ. Toutefois, la plupart des marchandises transportées à profit par la société pourraient difficilement être transportées par camion par la route Dempster.

**M. Lumley:** Je voudrais vous lire un extrait de cette étude. J'aimerais connaître votre opinion là-dessus. Elle dit ceci:



## [Texte]

Water transport tends to be more capital intensive and less sensitive to inflation than highway transport, which involves a much higher proportion of variable expenses and fewer labour maintenance. If inflation continues at present rates and causes the cost of highway transport to rise relative to water transport, the attractiveness of the highway alternative would be eroded over time.

Has Northern Transportation undertaken any studies of this nature with respect to the future, considering the inflationary aspects?

**Mr. Cameron:** No, I cannot say that we have, Mr. Lumley. The statement seems to me to be correct in comparison with our trucking subsidiary and the marine operation. All our major equipment is there. We do not expect any major capital expenditures in the next five years although, after that time, there will be. So, once you have made your capital investment, it is there and I suppose, with trucking, you have a greater need to refurbish and put in new trucks and so on.

I think the statement sounds right to me but we have made no studies.

**Mr. Lumley:** I see. What percentage of the amounts of goods that you move are for the oil and gas industry as opposed to transport and distribution of goods for community resupply?

**Mr. Cameron:** I am afraid I cannot answer that, Mr. Lumley. I will get you an answer on that.

**Mr. Lumley:** Would you just ballpark it? Would you say that more than half your goods are for community supply?

**Mr. Cameron:** I think it would be something in the vicinity of half. It is really quite difficult to separate. You are carrying the same goods; your oil, for example, is obviously necessary in your community resupply and is part of what you are sending up there for exploration purposes also. Even if I find the answer, which I will do, the accuracy will be a ballpark . . .

**Mr. Lumley:** I see.

**Mr. Cameron:** I would say 50 per cent would probably not be a bad guess but I may be wrong.

**Mr. Lumley:** Has the company had representation from the people in the North, communities in the North or their local representatives on the privatization of Northern Transportation? In other words, have you felt an outpouring from the people of the North to keep the crown corporation or sell it to the private sector?

• 1205

**Mr. Cameron:** I cannot say we have. As I recall, one of the candidates in the last election was running to get rid of NT and one was saving NT.

**An hon. Member:** Who won?

**The Chairman:** I am not going to allow that one.

## [Traduction]

Le transport maritime exige plus de capitaux et est moins sensible à l'inflation que le transport routier, qui entraîne une plus grande fluctuation des dépenses et demande moins de main-d'œuvre. Si l'inflation se maintient au taux actuel et entraîne une hausse des coûts du transport routier par comparaison au transport maritime, les avantages de ce mode de transport disparaîtront au bout d'un certain temps.

La Société des transports du Nord a-t-elle mené une étude de ce genre sur les effets de l'inflation?

**M. Cameron:** Non, monsieur Lumley. L'énoncé que vous venez de citer me semble juste. Nous disposons déjà de tout notre équipement, nous ne prévoyons aucune dépense d'immobilisations importante au cours des cinq prochaines années, mais il y en aura ensuite. Je suppose que dans le transport routier, il faut plus souvent changer l'équipement, etc.

Cela me semble juste, mais nous n'avons fait aucune étude à cet égard.

**M. Lumley:** Je vois. Quelle proportion des marchandises que vous transportez sont destinées à l'industrie du gaz et du pétrole plutôt qu'au ravitaillement de la communauté?

**M. Cameron:** Je ne puis répondre de but en blanc, monsieur Lumley, mais je puis vous obtenir ces renseignements.

**M. Lumley:** Pouvez-vous me donner un chiffre approximatif? Diriez-vous que plus de la moitié des marchandises sont destinées à la communauté?

**M. Cameron:** Je dirais que c'est à peu près la moitié. Il est très difficile d'établir la distinction. Par exemple, le pétrole peut servir au ravitaillement de la communauté, et aussi aux activités de prospection. Même si j'obtiens la réponse, ce sera un chiffre approximatif . . .

**M. Lumley:** Je vois.

**M. Cameron:** Je dirais que c'est à peu près 50 p. 100, mais je puis me tromper.

**M. Lumley:** Les habitants du Nord, ou leurs représentants locaux, sont-ils intervenus auprès de la société au sujet du retour au secteur privé de la Société des transports du Nord? Autrement dit, y a-t-il eu une levée de boucliers chez les habitants du Nord en faveur du maintien ou de la vente au secteur privé de la société de la Couronne?

**M. Cameron:** Ce n'est pas le cas. Si je me souviens bien, un des candidats, lors des dernières élections, voulait se débarrasser de la société, et l'autre, la sauvegarder.

**Une voix:** Qui a gagné?

**Le président:** Je ne vous permettrai pas de répondre à cette question.

[Text]

**Mr. Lumley:** The company has not detected a real outpouring of desire to keep Northern Transportation; so would you assume, then, they are satisfied that it be privatized?

**Mr. Cameron:** I do not know there has been any survey done. I have never found in my experience that crown agencies particularly are supported wholeheartedly by anybody.

**Mr. Lumley:** Getting back to my original comment on looking at it as a utility: If the Ontario government decided to sell Ontario Hydro, I think we would have outrage. I wonder if the same kind of attitude has been forthcoming from the people in the North. It surprises me it has not. Obviously they must agree with the privatization aspects. Would you assume that to be correct?

**Mr. Cameron:** I would not care to make any assumptions in this area . . .

**The Chairman:** I think you are skating on very thin ice, Mr. Lumley. Let it go. It is in the realm of policy.

**Mr. Lumley:** The nature of my history here.

**The Chairman:** Well, as you know, this is a nonpartisan committee. Historically it has been that way. We may fight about it from time to time, but we do not indulge in politics.

**Mr. Lumley:** When Mr. Lang used to appear I never had that same feeling, Mr. Chairman. But I am sure the intent was basically correct.

**Mr. Towers:** That was definitely good.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, I have no further questions of Mr. Cameron.

**Mr. McDermid:** Mr. Chairman, on a point of clarification . . .

**The Chairman:** Yes, Mr. McDermid.

**Mr. McDermid:** On this map, where do the trucks go?

**Mr. Cameron:** Our trucking operation starts in Calgary, south of this map, actually, where we have a terminal. The main centres for the trucking—we do not go into Saskatchewan; it is all Alberta and Northwest Territories. The main centres are up the road to Hay River, over Fort Smith, up to McMurray. We have depots at Hay River, Fort McMurray, and Fort Smith. We also operate west of Edmonton to Hinton.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Cameron.

Mr. Turner.

**Mr. Turner:** Mr. Cameron, on page 4 of your statement, you say:

In 1972, the Company acquired two air cushion vehicles and became the leading commercial owner-operator of such equipment in Canada.

Further down the page, you say:

In 1976 the Air Cushion Vehicle operation was suspended.

I want to know why was this operation suspended; two, where is the equipment now; and three, is it in storage?

[Translation]

**M. Lumley:** Les habitants n'ont pas vraiment exprimé leur souhait de garder la Société des Transports du Nord. Supposiez-vous, alors, qu'ils acceptent la privatisation?

**M. Cameron:** Pour autant que je sache, aucun sondage n'a été effectué. D'après mon expérience, les sociétés de la Couronne ne suscitent jamais beaucoup d'enthousiasme.

**M. Lumley:** J'ai comparé tout à l'heure votre société à une société d'utilité publique. Si le gouvernement de l'Ontario décidait de vendre l'Hydro-Ontario, il y aurait un scandale. Je demande si c'est l'attitude adoptée par les habitants du Nord. Je suis plutôt étonné du contraire. Cela signifie donc qu'ils sont d'accord avec le retour au secteur privé. Qu'en pensez-vous?

**M. Cameron:** Je ne voudrais pas faire d'hypothèse . . .

**Le président:** Monsieur Lumley, vous êtes à deux doigts d'aborder une question de politique.

**M. Lumley:** Il en est toujours ainsi.

**Le président:** Comme vous le savez, notre Comité n'a aucun esprit partisan; il en a toujours été ainsi. Nous avons parfois quelques conflits, mais nous ne faisons jamais de politique.

**M. Lumley:** Je n'ai jamais eu cette impression lorsque M. Lang comparaisait, monsieur le président. Toutefois, je suis sûr que l'intention était bonne.

**M. Towers:** Certainement.

**M. Lumley:** Monsieur le président, je n'ai pas d'autres questions à poser à M. Cameron.

**M. McDermid:** Monsieur le président, je voudrais des éclaircissements . . .

**Le président:** Oui, monsieur McDermid.

**M. McDermid:** Quel est l'itinéraire des camions sur cette carte?

**M. Cameron:** Les camions de notre entreprise partent de Calgary, au sud de la carte, où se trouve le terminus. Tous les centres desservis par notre service de camionnage se trouvent en Alberta et dans les Territoires du Nord-Ouest. Les principaux centres se trouvent sur la route allant à Hay River, Fort Smith, jusqu'à Fort McMurray. Nous avons des dépôts à Hay River, Fort McMurray et Fort Smith. Nous nous rendons aussi à Hinton, à l'ouest d'Edmonton.

**Le président:** Merci, monsieur Cameron.

Monsieur Turner.

**M. Turner:** Monsieur Cameron, vous dites ceci à la page 5 de votre déclaration:

En 1972, elle faisait l'acquisition de deux aéroglisseurs et devenait par le fait même la première compagnie au Canada à posséder et à mettre en service un tel équipement.

Plus loin, vous dites:

En 1976, le service d'aéroglisseurs était suspendu.

Premièrement, pourquoi ce service a-t-il été suspendu? deuxièmement, où se trouve maintenant cet équipement? et troisièmement, se trouve-t-il en entreposage?



[Texte]

**The Chairman:** Perhaps you would just briefly recap on that. These questions have been asked a few moment ago and quite extensively answered, but I think it is quite proper for Mr. Cameron just to recap it.

**Mr. Cameron:** We stopped using the equipment because of the reduction in exploration. We could not get any guarantee from the companies operating there, of any guaranteed revenue, and we could see some guaranteed costs. So we decided to terminate the ACV operations. We also—I do not know any other word but pranged, one of the ACV's and it was going to be very costly to repair. We sold the equipment to the Canadian Coast Guard, who are using them as spare parts for their operation on the West Coast, where they have an ACV operation.

**Mr. Turner:** Are you aware they are using this equipment between Sarnia, Ontario, and Port Huron in the United States to haul passengers and freight service across, in addition to boat service? It is very successful.

**Mr. Cameron:** Yes. These are used in many parts of the world. In the North they were successful up to a point, but the North is an exceptional environment for that equipment.

**Mr. Turner:** It is a very successful operation in Sarnia so I am told.

Thank you, sir.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Turner.

I just have one supplementary. Part of the rationale for the cushion vehicle was its utility as an ice-breaker. Did that part of its trials prove out, or was it otherwise?

• 1210

**Mr. Cameron:** Mr. Chairman, Northern Transportation Company Limited has not been using it in that capacity and could not. The ice up North is not subject to that kind of activity. The Canadian Coastguard has been using it. I think the major use is probably, I think, going to be in the lakes, and the Lakehead is proposed.

**The Chairman:** Fine. Thank you, Mr. Bockstael.

**Mr. Lumley:** On a point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Lumley:** I want a confirmation. Is it correct that 3.30 p.m. has been cancelled as a result of the vote?

**The Chairman:** Yes, I can confirm that. The activities in the House in connection with another matter has necessitated the cancellation of the meeting at 3.30 p.m. We will meet next on Thursday, December 6, at 3.30 p.m., when the Minister of Transport hopefully will be able to be with us, together with Dr. Hugh Horner.

It is my pleasure to thank you, Mr. Cameron, for coming and being with us this morning. We appreciate the sensitivity of some of the questions and we are more grateful for your candidness in your responses.

The meeting is adjourned until 3.30 p.m. on Thursday. I might informally indicate that we should have an informal, very informal steering committee perhaps between 3.00 p.m. and 3.30 p.m. in one of our respective lobbies.

[Traduction]

**Le président:** Vous pourriez peut-être brièvement récapituler. Ces questions ont été posées il y a quelques instants, et le témoin y a longuement répondu.

**M. Cameron:** Nous avons cessé de nous servir de cet équipement à cause du ralentissement des activités de prospection. Les sociétés de prospection ne pouvaient nous garantir aucune recette, alors que nous pouvions prévoir bien des coûts. Nous avons donc décidé d'abandonner le service d'aéroglesseurs. Un de ces aéroglesseurs avait plus ou moins été démolé et les réparations devaient coûter très cher. Nous avons donc vendu ces appareils à la Garde côtière du Canada, qui s'en sert sur la côte ouest.

**M. Turner:** Savez-vous qu'ils se servent de cet équipement entre Sarnia, en Ontario, et Port Huron, aux États-Unis, pour le transport des passagers et des marchandises? Ce service a beaucoup de succès.

**M. Cameron:** Oui. On s'en sert dans bien des régions du monde. Ils étaient plutôt utiles dans le Nord, mais il s'agit là, bien entendu, d'un environnement exceptionnel.

**M. Turner:** On me dit que ce service a beaucoup de succès à Sarnia.

Merci, monsieur.

**Le président:** Merci, monsieur Turner.

J'ai une question supplémentaire à poser. On avait recours à l'aéroglesseur, entre autres raisons, parce qu'il pouvait servir de brise-glace. Est-ce bien ce que l'on a constaté, ou le contraire?

**M. Cameron:** Monsieur le président, la Société des transports du Nord Limitée ne s'en est pas servi à cette fin et n'aurait pu le faire. La glace se trouvant dans le Nord ne peut servir dans le cadre de ses activités; c'est la Garde côtière du Canada qui l'utilise. Je crois qu'on s'en servira surtout sur les lacs, et l'on propose Lakehead.

**Le président:** Très bien. Merci, monsieur Bockstael.

**M. Lumley:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Oui.

**M. Lumley:** Est-il vrai que la réunion de 15 h 30 a été annulée à cause du vote?

**Le président:** Oui, je puis le confirmer. La réunion de 15 h 30 a été annulée à cause des travaux de la Chambre. Notre prochaine réunion aura lieu jeudi, le 6 décembre, à 15 h 30, et nous accueillerons, nous l'espérons, le ministre des Transports, ainsi que M. Hugh Horner.

Monsieur Cameron, je vous remercie d'être venu comparaître ce matin. Nous admettons que certaines questions délicates vous ont été posées et nous vous savons gré de la franchise avec laquelle vous y avez répondu.

La séance est levée jusqu'à 15 h 30, jeudi. Je vous signale en passant que nous devrions tenir une réunion très officielle du comité directeur entre 15 heures et 15 h 30, dans un de nos bureaux.



If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

## WITNESSES—TÉMOINS

*From Northern Transportation Company Limited:*

Mr. S. D. Cameron, Chairman of the Board.

*From Transport Canada:*

Mr. J. Jacques Séguin, Director General, Arctic Transportation.

*De Northern Transportation Company Limited:*

M. S. D. Cameron, président du conseil d'administration.

*De Transports Canada:*

M. J. Jacques Séguin, directeur général, Transport dans l'Arctique.



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 14

Thursday, December 6, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 14

Le jeudi 6 décembre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

Government  
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80 Vote 1 under  
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980 Crédit 1 sous la  
rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Donald Mazankowski,  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Donald Mazankowski,  
Ministre des Transports

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

First Session of the  
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
trente et unième législature, 1979

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Mr. J. M. Forrestall

*Vice-Chairman:* Mr. Jack Ellis

Messrs.

Axworthy	Hargrave
Bockstael	Hovdebo
Deniger	Jelinek
Ferguson	Lumley
Gass	

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* M. J. M. Forrestall

*Vice-président:* M. Jack Ellis

Messieurs

McDermid	Richardson ( <i>Humboldt-Lake Centre</i> )
Murta	Towers
Nystrom	Turner
Phillips	Whelan—(19)

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, December 5, 1979:

Mr. Hargrave replaced Mr. McLean.

On Thursday, December 6, 1979:

Mr. Nystrom replaced Mr. Murphy;

Mr. Hovdebo replaced Mr. Ittinuar;

Mr. Murta replaced Mr. Nylander;

Mr. Axworthy replaced Mr. Campbell (*LaSalle*);

Mr. Phillips replaced Mr. Harquail;

Mr. Whelan replaced Mr. Robinson (*Etobicoke-Lake-shore*).

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 5 décembre 1979:

M. Hargrave remplace M. McLean.

Le jeudi 6 décembre 1979:

M. Nystrom remplace M. Murphy;

M. Hovdebo remplace M. Ittinuar;

M. Murta remplace M. Nylander;

M. Axworthy remplace M. Campbell (*LaSalle*);

M. Phillips remplace M. Harquail;

M. Whelan remplace M. Robinson (*Etobicoke-Lakeshore*).



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 6, 1979

(15)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Axworthy, Deniger, Ferguson, Forrestall, Gass, Hargrave, Hovdebo, Jelinek, Lumley, McDermid, Murta, Nystrom, Phillips, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Towers, Turner and Whelan.

*Other Members present:* Messrs. Mayer, McKnight, Neil, Reid (*St. Catharines*), Ritchie (*Dauphin*), Schellenberger and Yurko.

*Appearing:* The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport.

*Witness:* Dr. Hugh Horner, Grain Transportation Coordinator, Canadian Grain Commission.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 6, 1979, Issue No. 3*).

The Committee resumed consideration of Vote 1—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

By unanimous consent, the Chairman presented the THIRD REPORT of the Subcommittee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Subcommittee met Wednesday, November 28, 1979 to plan its future business.

The Subcommittee agreed to make the following recommendations:

1. That the Chairman approach the Honourable Walter Baker, President of the Queen's Privy Council and Minister of National Revenue, to seek authority to hold additional meetings of the Transport Committee outside the Block System, on Bill C-25, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

2. That the Committee consider Air Canada 1978 Annual Report on MONDAY, December 10, 1979 at 8:00 p.m. and TUESDAY, December 11, 1979 at 9:30 a.m.

3. That the Committee consider the CNR 1978 Annual Report on MONDAY, December 17, 1979 at 8:00 p.m. and TUESDAY, December 18, 1979 at 9:30 a.m.

For the information of Members, all the recommendations relating to Bill C-25, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, were adopted by the Committee on Thursday, November 29, 1979.

Mr. Jelinek moved,—That the THIRD REPORT of the Subcommittee on Agenda and Procedure be concurred in.

Mr. McDermid moved,—That the Report be amended by deleting in Recommendation No. 2 the dates stated and substituting the following therefor:

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 6 DÉCEMBRE 1979

(15)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 35 sous la présidence de M. Forrestall (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Axworthy, Deniger, Ferguson, Forrestall, Gass, Hargrave, Hovdebo, Jelinek, Lumley, McDermid, Murta, Nystrom, Phillips, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Towers, Turner et Whelan.

*Autres députés présents:* MM. Mayer, McKnight, Neil, Reid (*St. Catharines*), Ritchie (*Dauphin*), Schellenberger et Yurko.

*Comparaît:* L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports.

*Témoins:* M. Hugh Horner, Coordonnateur du transport des grains, Commission canadienne des grains.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du mardi 6 novembre 1979, Fascicule n° 3*).

Le Comité reprend l'étude du crédit 1—Programme d'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Du consentement unanime, le président présente le TROISIÈME RAPPORT du sous-comité du programme et de la procédure qui se lit comme suit:

Le sous-comité s'est réuni le mercredi 28 novembre 1979 pour établir le programme de ses travaux.

Le sous-comité a convenu de faire les recommandations suivantes:

1. Que le président communique avec l'honorable Walter Baker, président du Conseil privé de la Reine et ministre du Revenu national, en vue d'obtenir l'autorisation de tenir des séances supplémentaires du Comité des transports en dehors des heures prévues au programme sur le Bill C-25, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

2. Que le Comité étudie le rapport annuel de 1978 d'Air Canada le LUNDI 10 décembre 1979, à 20 heures et le MARDI 11 décembre 1979, à 9 h 30.

3. Que le Comité étudie le rapport annuel de 1978 du CN, le LUNDI 17 décembre 1979, à 20 heures et le MARDI 18 décembre 1979, à 9 h 30.

Pour la gouverne des membres, les recommandations portant sur le Bill C-25, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, ont été adoptées par le Comité le jeudi 29 novembre 1979.

M. Jelinek propose,—Que le TROISIÈME RAPPORT du sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

M. McDermid propose,—Que le rapport soit modifié en remplaçant dans la recommandation n° 2 les dates mentionnées par ce qui suit:

TUESDAY, December 18, 1979 at 3:30 p.m.

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

And the question being put on the motion, as amended, it was agreed to.

The Chairman presented the **FOURTH REPORT** of the Subcommittee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Subcommittee met Tuesday, December 4, 1979 to plan its future business.

The Subcommittee agreed to make the following recommendations:

1. Bill C-25, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

(a) That at the request of an organization, association or individual for an extension of the deadline of submission of briefs dated December 13, 1979, as provided in the Press Release of November 29, 1979, the Chairman be given discretionary authority to grant an extension for a period of up to 14 days.

(b) That all briefs received in one official language be translated prior to circulation to members of the Committee.

(c) That the Chairman be authorized, after consultations with the spokesmen of the opposition parties, to schedule meetings on December 13, 1979, provided that the witnesses are available to appear before the Committee on that date.

## 2. AIR CANADA 1978 ANNUAL REPORT

That the Chairman be authorized to contact Mr. Taylor, President and Chief Executive Officer, with regard to arranging a suitable date for his appearance before the Committee prior to the Christmas recess.

On motion of Mr. Lumley, the **FOURTH REPORT** of the Subcommittee on Agenda and Procedure was concurred in.

The Committee resumed consideration of Vote 1.

The Minister made a statement.

The witness made a statement.

The Minister and the witness answered questions.

At 6:10 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m. Friday, December 7, 1979.

LE MARDI 18 décembre 1979, à 15 h 30.

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

La motion modifiée, mise aux voix, est adoptée.

Le président présente le **QUATRIÈME RAPPORT** du sous-comité du programme et de la procédure, qui se lit comme suit:

Votre sous-comité s'est réuni le 4 décembre 1979 pour établir le calendrier de ses prochains travaux.

Le sous-comité a convenu de faire les recommandations suivantes:

1. Bill C-25, Loi visant à accroître la sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses.

a) Que, à la demande d'un organisme, d'une association ou d'un particulier pour obtenir une prorogation de la date limite de présentation des mémoires datés du 13 décembre 1979, comme indiqué dans le communiqué de presse du 29 novembre 1979, soit accordé au président le pouvoir discrétionnaire de consentir une prorogation pour une période pouvant atteindre 14 jours.

b) Que tous les mémoires reçus dans une langue officielle soient traduits avant d'en faire la distribution aux membres du Comité.

c) Que le président soit autorisé, après les consultations habituelles avec les représentants des partis de l'opposition, à prévoir des séances le 13 décembre 1979 pourvu que les témoins soient disponibles pour comparaître devant le Comité à cette date.

## 2. RAPPORT ANNUEL DE 1978 D'AIR CANADA

Que le président soit autorisé à communiquer avec M. Taylor, président et directeur exécutif, afin de prévoir une date convenable pour sa comparution devant le Comité avant le congé de Noël.

Sur motion de M. Lumley, le **QUATRIÈME RAPPORT** du sous-comité du programme et de la procédure est adopté.

Le Comité reprend l'étude du crédit 1.

Le ministre fait une déclaration.

Le témoin fait une déclaration.

Le ministre et le témoin répondent aux questions.

A 18 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'au vendredi 7 décembre 1979, à 9 h 30.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)*

Thursday, December 6, 1979

• 1532

*[Texte]*

**The Chairman:** Good afternoon, gentlemen, we shall this afternoon resume consideration of our order of reference relating to the estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. In that connection we will resume consideration of Vote 1 Departmental Administration Program under Transport.

## TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration Program—Operating expenditures—\$57,346,000

**The Chairman:** I would indicate at this time that as soon as we have a quorum—I see we have sufficient members but not all are members of the Committee, we welcome them nevertheless—but when we do have a quorum, if that happens in the next minute or two, there are two or three items of routine business we want to deal with.

In the meantime, I wonder if I could take the opportunity on your behalf to welcome back once again to the Committee the Minister of Transport, the Hon. Donald Mazankowski, and as well extend a very special and warm greeting to Dr. Hugh Horner, the Grain Co-ordinator under the appropriate program. Dr. Horner, as you will be aware, had a very distinguished career in the House of Commons as the member for Acadia. He was first elected in 1958, again in 1962, '63, '65 and then left us to go to the greener fields of politics, and richer fields, in the province of Alberta. I will ask the minister to more appropriately introduce Dr. Horner and the officials who are here with him.

Mr. Minister.

• 1535

**Hon. Donald Mazankowski (Minister of Transport):** Thank you very much, Mr. Chairman. I am certainly pleased to present to this Committee Dr. Horner, the new Grain Transportation Co-ordinator. It is his first appearance before the Committee. I know Committee members are looking forward to discussing some of the important issues with Dr. Horner, and I am sure he is looking forward to discussing those same issues with the Committee members.

In addition to Dr. Horner, we have Mr. Bill Miner and Mr. Colin Churcher of the Grains Group.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister.

Are there any opening or introductory remarks that you care to make, in addition to the introduction, before I ask Dr. Horner if he would care to say a few words?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I thought you were going to do some other business first.

**The Chairman:** We do have one or two items of routine business, the Clerk having drawn to my attention that we do

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)*

Le jeudi 6 décembre 1979

*[Traduction]*

**Le président:** Bon après-midi, messieurs. Aujourd'hui, nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi portant sur le budget pour l'année financière se terminant le 31 mars, 1980. Nous reprenons donc l'étude du crédit 1<sup>er</sup>, Programme de l'administration centrale, sous la rubrique Transports.

## TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale

Crédit 1<sup>er</sup>—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement—\$57,346,000

**Le président:** Je précise que dès que nous aurons un quorum—je crois que nous avons suffisamment de membres, mais ils ne sont pas tous là; nous leur souhaitons quand même la bienvenue—quoi qu'il en soit, quand nous aurons le quorum dans quelques minutes, nous traiterons de deux ou trois questions de nature routinière.

En attendant, je profite de l'occasion pour accueillir à nouveau au Comité l'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports, et aussi pour souhaiter tout particulièrement la bienvenue à M. Hugh Horner, coordinateur du transport des grains. Comme vous le savez sûrement, M. Horner a connu une carrière très distinguée au sein de la Chambre des communes, à titre de député d'Acadia. Il a été élu pour la première fois en 1958, puis réélu en 1962, 1963 et 1965; il nous a alors quitté pour des prés plus verts et plus riches, ceux de la politique provinciale en Alberta. Je vais maintenant demander au ministre de nous présenter plus adéquatement M. Horner, ainsi que les collègues qui l'accompagnent.

Monsieur le ministre.

**L'honorable Donald Mazankowski (ministre des Transports):** Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis très heureux de vous présenter M. Horner, le nouveau coordinateur des transports des grains. Il s'agit de sa première comparution devant le comité. Je sais que les membres du comité sont impatients de discuter avec lui de certaines questions importantes, et je suis certain que lui-même est impatient de discuter des mêmes questions avec les membres du comité.

En plus de M. Horner, nous recevons M. Bill Miner ainsi que M. Colin Churcher, du groupe sur les transports des grains.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

En plus de cette présentation, désirez-vous faire une déclaration d'ouverture, avant que je demande à M. Horner s'il désire dire quelques mots?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je croyais que vous vouliez d'abord régler d'autres problèmes.

**Le président:** Le greffier me dit que nous avons maintenant le quorum, et nous avons une ou deux questions routinières à

[Text]

have a quorum, after which I would invite the minister to table certain documents he has with him.

In the interim, I will present the third report of this Committee's steering committee, and ask for a motion to amend that report by deleting recommendation 2 and substituting the following:

"Tuesday, December 18, 1979 at 3.30 p.m., Air Canada."

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, before you have a motion, may I ask if Air Canada is available also on December 13?

**Mr. Jelinek:** Mr. Chairman, perhaps I could answer that question. Air Canada would be available on either December 13 or December 18 at 3:30, but not on both.

**Mr. Lumley:** But not on both?

**Mr. Jelinek:** They are naturally available to come and spend as much time as the Committee wants them for at a future date, some time immediately following the beginning of the new year.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, with all due respect to Air Canada, they can be available one day or the other but not available on both, and I have a great deal of difficulty receiving that in the proper manner. We would like to have them for two days so that we can all discuss this report.

**Mr. Jelinek:** Mr. Lumley, in personal discussions with you I indicated that initially Air Canada was unavailable to come prior to December 21 at all, and as a result of our insistence as a Committee to get Air Canada to come here, it is my understanding that Mr. Taylor made a number of changes to accommodate us and come even once. I understand that if he comes on December 13 he will take care of the business he was supposed to do on that day, whatever that may be, on December 18, and vice versa. That is why he is able to take only half a day off.

You will appreciate that the president of Air Canada is a busy man, and in the past he has received a little more notice to come before these committees than he did today. I would recommend as well that to give Mr. Taylor an opportunity to appear before this Committee for a longer period of time, perhaps we could get together in a steering committee within the next few days and set up some subsequent dates for Mr. Taylor and Air Canada representatives to come before this Committee early in the new year for more than just two sessions, if that would be the wish of the Committee.

• 1540

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, just to correct the record, this goes back—and I am sure the Chairman will verify this—to the first steering committee we had, which was in early October, when we made a request to have Air Canada. I do respect the fact that the President of Air Canada is a very busy individual, but so are members of Parliament, so is the Minister of Transport and he has been here four or five times. I am afraid that that is not a very valid excuse. However, if the best you could do, Mr. Chairman, was negotiate to eighteenth, obviously we will accept that. But we still would like the request made to Air Canada to come one more time before Christmas, if at all possible.

[Translation]

régler. Ensuite nous inviterons le ministre à déposer certains documents.

Pour l'instant, nous présentons le troisième rapport du comité directeur de ce comité, et je voudrais qu'on me soumette une motion portant le retranchement de la recommandation numéro 2 qui serait remplacée par ce qui suit:

«Mardi, 18 décembre 1979 à 15 h 30, Air Canada.»

**M. Lumley:** Monsieur le président, avant d'entendre la motion, j'aimerais savoir si les représentants d'Air Canada seront disponibles également le 13 décembre?

**M. Jelinek:** Monsieur le président, je pourrais peut-être répondre à la question. Les représentants d'Air Canada seront disponibles soit le 13 décembre soit le 18 décembre à 15 h 30, mais ils ne peuvent pas être là les deux jours.

**M. Lumley:** Ils ne peuvent être ici les deux jours?

**M. Jelinek:** Évidemment, ils peuvent nous consacrer autant de temps que les membres du comité le désirent à une date ultérieure, dès le début de la nouvelle année, par exemple.

**M. Lumley:** Monsieur le président, j'ai beaucoup de respect pour les représentants d'Air Canada, mais j'ai beaucoup de difficulté à accepter qu'ils ne puissent venir qu'un seul jour car nous avons besoin de leur présence pendant deux jours pour discuter ensemble de ce rapport.

**M. Jelinek:** Monsieur Lumley, lors d'une discussion personnelle avec vous, j'ai dit qu'au début, les représentants d'Air Canada ne pouvaient venir avant le 21 décembre; les membres de ce comité ayant insisté, M. Taylor a effectué quelques changements dans son programme afin de pouvoir comparaître au moins une fois. Je crois que s'il comparaît devant nous le 13 décembre, il remettra au 18 décembre ce qu'il devait faire ce jour-là, et vice-versa. C'est pourquoi il ne peut se dégager pour une demi-journée.

Vous comprenez sûrement que le président d'Air Canada est un homme très occupé et que d'ordinaire on le convoque un peu plus longtemps à l'avance. Pour que M. Taylor puisse comparaître plus longuement, je recommande aussi que le comité directeur se réunisse d'ici quelques jours afin de fixer des dates permettant à M. Taylor et des représentants de Air Canada de comparaître devant le comité tôt dans la nouvelle année et ce, pour plus de deux réunions, si le comité le désire.

**M. Lumley:** Monsieur le président, pour mettre le procès verbal au point—et le vice-président peut vérifier s'il le désire—c'est à la première réunion du comité directeur, au début octobre que nous avons pour la première fois sollicité la visite des représentants d'Air Canada. Je comprends que le président de Air Canada soit très occupé, mais les députés le sont aussi, ainsi que le ministre des transports, qui a déjà comparu 4 ou 5 fois. Cette excuse n'est pas valable. Toutefois, monsieur le président, si vous n'avez réussi à obtenir que le 18 décembre, nous l'acceptons bien sûr. Mais nous voulons tout de même qu'Air Canada compareisse au moins une fois avant Noël, si cela est possible.



## [Texte]

**The Chairman:** Mr. Lumley, the Chair, in response to what it understood to be the wish of the Committee, explored the difficulty surrounding the two dates originally indicated, those were Monday night, December 10, and Tuesday morning, December 1. Two complications arose: first, a conflict with a regular meeting of the board of directors of Air Canada, complicated again, even on that date, in connection with the lock-up procedures related to the budget. Certainly Tuesday was completely out. The Clerk of the Committee was kind enough to explore further with Air Canada, gentlemen, and the most suitable date, that of December 18 at 3.30 p.m., was relayed to me as your Chairman. We explored briefly the possibility of freeing up some time that had otherwise been committed by this Committee to dealing with Bill C-25. It was felt that the urgency with respect to that matter left us little alternative but to settle firmly. To that end, I have already asked the Clerk, given the permission I have and the authority, to extend the appropriate invitations to Mr. Taylor. I have taken the liberty to indicate to him that we would like to have his Vice-President, Finance, his Vice-President—there are three of them in any event—three of his senior officials together with us.

With that explanation, do I have agreement with respect to the amendment to the Third Report of your steering committee? Can I have a motion with respect to that?

**Mr. McDermid:** I so move.

Motion agreed to.

**Mr. Jelinek:** I move that the Third Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure, as amended, be concurred in.

Motion agreed to. (See Minutes of Proceedings.)

**The Chairman:** Now, can I get to what is much more germane and important, the Fourth Report? The Fourth Report is in your hands, it has been distributed.

**Mr. Lumley:** I so move.

**The Chairman:** It has been moved by Mr. Lumley that the Fourth Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure be concurred in.

Motion agreed to.

**The Chairman:** Thank you. Sorry, Mr. Mazankowski, sorry, Dr. Horner.

I think the minister does have some documentation he would like to table with us for the consideration of the member, and I would ask him at this time if he would care to lay it on us.

**Mr. Mazankowski:** Thank you. Mr. Chairman, members of the Committee, I want today at this Committee meeting to table the report of the Emergency Grain Movement Task Force. I do so at this particular time because I think it is consistent with the desire of the members of this Committee to enhance the importance of the Transportation Committee, and we will now have an opportunity to examine and consider the report. It is a report that was undertaken by three members of Parliament, Mr. Jack Murta, Mr. Bill McKnight and Mr. Stan Schellenberger, who worked most of the summer in consulting with the industry, the various components of the grain handling and transportation sectors and all the farm

## [Traduction]

**Le président:** M. Lumley, le président, en réponse à ce qu'il croyait être le désir du comité a étudié les problèmes que posaient les deux dates fixées au début, c'est-à-dire le lundi soir 10 décembre, et le mardi matin, 11 décembre. Deux problèmes se posaient: d'abord, il y avait un conflit avec la réunion régulière du conseil d'administration de Air Canada, ensuite il y avait le problème des mesures prises pour empêcher les fuites avant la publication du budget. Évidemment, une réunion mardi est impossible. Le greffier du comité en a reparlé avec la Société Air Canada, messieurs, et la date la plus appropriée est le 18 décembre à 3 h 30, à ce qu'on m'a dit. Nous avons étudié la possibilité d'annuler certaines séances d'étude du Bill C-25. Étant donné l'urgence de la question, il a fallu accepter cette date. A cette fin, j'ai déjà demandé au greffier, aux termes de mon mandat, de transmettre notre invitation à M. Taylor. Je me suis aussi permis de lui demander qu'il soit accompagné du vice-président des finances, du vice-président—il y en a trois en tout cas—qu'il soit accompagné de trois de ses haut-fonctionnaires.

Suite à cette explication, l'amendement au troisième rapport du comité directeur est-il adopté? Quelqu'un veut-il proposer une motion à cet effet?

**M. McDermid:** Je le propose.

La motion est adoptée.

**M. Jelinek:** Je propose que le troisième rapport du sous-comité du programme et de la procédure, tel que modifié soit adopté.

La motion est adoptée. (Voir le procès verbal)

**Le président:** Maintenant peut-on passer à une question plus pertinente et importante, le quatrième rapport? Ce quatrième rapport a été distribué.

**M. Lumley:** Je le propose.

**Le président:** M. Lumley propose que le quatrième rapport du sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

La motion est adoptée.

**Le président:** Merci. Nous vous demandons de nous excuser, M. Mazankowski, Dr. Horner.

Le ministre a certains documents à déposer devant le comité, je l'invite à le faire maintenant.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président, messieurs les députés, je veux aujourd'hui déposer le rapport du groupe de travail sur le transport d'urgence des grains. Je le fais maintenant pour tenir compte du désir des membres du comité qui veulent rehausser l'importance du Comité des transports, et aussi parce que cela nous donne maintenant l'occasion d'examiner ce rapport. Ce rapport est l'œuvre de trois députés: MM. Jack Murta, Bill McKnight et Stan Schellenberger qui ont passé une bonne partie de l'été à consulter l'industrie, les différents secteurs de la manutention des grains et du transport et tous les organismes qui regroupent des agriculteurs. En fait, ils ont visité et consulté quelques 30 personnes et organismes.

## [Text]

organizations. As a matter of fact, I think they visited and consulted with some thirty or so organizations and individuals. They were instrumental in defining the terms of reference for the transportation co-ordinator.

• 1545

I want to reiterate here that the terms of reference were devised in very close consultation with the Canadian Wheat Board and in close consultation with the various grain handling companies as well as other industry organizations.

The report does contain some 16 specific recommendations, a number of which have been implemented or are in the process of being implemented. The report will be referred to the Grain Transportation Co-ordinator for his reference and it is my understanding that he will be dealing with it at the next meeting of the senior transportation committee. And it will be his intention, I am sure, to implement the vast majority of these recommendations.

As you know, the Grain Transportation Co-ordinator was appointed on October 15, 1979. His office is pretty well in place in Winnipeg and he is fully operational as of 1 December. There are a number of issues that arise out of the Emergency Grain Movement Task Force. I am sure that members will want to pursue many of the points that are raised.

I think that exercise, Mr. Chairman, was most useful in terms of the consultative process and I think many of the solutions that have been advanced are in fact a reflection upon the wisdom and the knowledge that exist within the grain transportation and handling community per se. I think it also expresses the fact that through the spirit of co-operation we can address the very major problems that we face in terms of grain transportation and handling, and the report, I am sure, will be responded to in a positive fashion from within the industry. I am sure that if it is followed it will serve to fine-tune the system in such a way that we can achieve more utilization out of the existing plant and facilities.

I am also tabling as well, Mr. Chairman, a resumé of the costs. There has been reference made to the cost of this exercise. I am prepared to table that so that it will allow the honourable members the opportunity of not having to place questions on the order paper or asking me the details of it. I think this too is in the spirit of openness and spirit of frankness. The costs, incidentally, are \$7,425 and I think that was money well spent. I think it did create a positive feeling within the industry and I want to thank the members of the committee for sacrificing their summer in doing this task because I think as a result of it, we have a better grip on the issues and I think we are better prepared to address some of the problems that face us.

Dr. Horner is going to be commenting as well, Mr. Chairman. I am sure that he will have an opening statement to make to outline to the Committee what he has done since he has taken over and what he plans to do in the future. I am sure he will have a response to the report albeit that it has not been in his hands for very long, but I know that it will be dealt with. I think the fact that we have a grain transportation co-ordinator

## [Translation]

Ils ont participé à la mise au point d'une définition du mandat du coordonateur des transports.

Je tiens à répéter que le mandat a été établi en consultation étroite avec la Commission canadienne du blé et les différentes sociétés de manutention des blés et autres organismes de l'industrie.

Le rapport comprend 16 recommandations précises; certaines ont déjà été mises en œuvre ou le seront sous peu. Le rapport sera renvoyé au coordonnateur des transports du grain pour référence; je crois qu'il en discutera à la prochaine réunion du principal comité des transports. Il a l'intention, j'en suis sûr, d'appliquer la plupart de ces recommandations.

Comme vous savez, le coordonateur du transport du grain a été nommé le 15 octobre 1979. Son bureau à Winnipeg est déjà presque installé, et fonctionne tout à fait depuis le 1<sup>er</sup> décembre. Plusieurs questions émanent du groupe de travail sur le transport d'urgence des grains. Sans doute les députés voudront-ils revenir sur plusieurs points soulevés.

Monsieur le président, ce travail a beaucoup facilité le processus de consultation, et plusieurs solutions proposées reflètent la sagesse et les connaissances ainsi que l'expérience de la communauté de la manutention et du transport des grains. Cela démontre aussi qu'avec un bon esprit de collaboration, on peut attaquer les grands problèmes de manutention et de transport des grains, et le rapport, j'en suis sûr, sera bien accueilli par l'industrie. Son application devrait permettre de mieux tirer parti des équipements actuels.

Je veux déposer aussi monsieur le président, un résumé des coûts de ce projet. Quelqu'un a mentionné les coûts de ce projet. Je veux déposer ce rapport, afin de ne pas mettre les honorables députés dans l'obligation d'inscrire des questions au *Feuilleton*, ou de m'en demander les détails. Je dépose ces documents dans un esprit de franchise et d'honnêteté. Incidemment, les coûts s'élèvent à \$7,425; c'est de l'argent utilement dépensé. L'industrie a réagi positivement, et je veux remercier les membres du comité d'avoir sacrifié leur été pour préparer ce rapport, qui nous permet de mieux connaître ces questions vitales et qui nous prépare mieux à envisager certains problèmes.

Monsieur le président, le docteur Horner veut aussi faire des observations. Sans doute, voudra-t-il, dans sa déclaration préliminaire, expliquer au comité ce qu'il a fait depuis qu'il est entré en fonction, et ce qu'il prépare pour l'avenir. Bien que le rapport lui ait été soumis récemment, je suis certain qu'il aura quelque chose à dire à ce sujet. La nomination d'un coordonnateur chargé du transport des céréales prouve que l'actuel



[Texte]

is reflective of this government's desire to consider grain handling in transportation as a very major priority, not only from the standpoint of western Canada but indeed from the standpoint of our national economy. Although our record is not as good as I would like it to be at this particular time, there is cause for optimism. As of November 21, Mr. Chairman, our producer marketings in this crop year are up some 23 per cent.

• 1550

**Mr. Lumley:** On a point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** We have used up 20 minutes and Mr. Horner still has his statement to make. I am sure the Minister, as a former member of this Committee, knows that obviously there is a lot of interest, as is expressed by the number of members we have sitting here today. We have a lot of questions to ask the Minister and Dr. Horner and since we have not had an opportunity to see the report we hope we will get the Minister back to discuss it in more detail with him.

**The Chairman:** I might remind you, of course, Mr. Lumley, that is the purpose of being in this room. There is no one to push us out.

Mr. Minister, whatever time . . .

**Mr. Mazankowski:** Well, I will conclude, Mr. Chairman. If Mr. Lumley is bothered by my positive report, I regret that very much. As I said, our producer marketings are up some 23 per cent this year over the same period last year, an increase of from 7.4 million tons to 9.2. Our exports are up by about 300,000 or 400,000 tons. That is not good enough as far as I am concerned but we are looking in every positive way and concentrating in an all-out effort to get that figure increased.

I know that the co-ordination efforts and the managerial efforts of Dr. Horner will assist in that process and I am very delighted that he has taken on the challenge. It is not an easy job. It is a job that will be very difficult, but I know that the nature of Dr. Horner is such that he accepts the challenge with a great amount of vigour and I have every reason to believe that he will give us the inspiration and drive to achieve the very lofty targets that we as a government have established for grain exports in this country.

**Some hon. Members:** Hear, hear!

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister. If you would distribute those, I will accept as having been tabled, the expenditures of the Task Force on Grain Transportation and they will be available to members. We do not have them for distribution but an inquiry of the Chair or the Clerk will produce them for you.

Dr. Horner, it is good to see you, sir.

**Mr. Hugh Horner (Grain Transportation Co-ordinator, Canadian Grain Commission):** Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Minister and hon. members of the House of Commons, if I might be allowed just a word, the room has changed somewhat since I was here. Somebody took something off the wall that used to be here.

[Traduction]

gouvernement attache la plus haute priorité à cette question, non seulement du point de vue de l'Ouest canadien mais de l'ensemble de l'économie nationale. Même si les résultats ne sont pas à la hauteur de nos espoirs, je reste néanmoins optimiste. Au 21 novembre, les ventes ont enregistré une hausse de 23 p. 100 par rapport à la même époque l'an dernier.

**M. Lumley:** J'invoque le règlement, monsieur le président.

**Le président:** Allez-y, monsieur Lumley.

**M. Lumley:** 20 minutes se sont déjà écoulées et M. Horner n'a toujours pas eu l'occasion de prendre la parole. En tant qu'ancien membre du Comité, le ministre doit se rendre compte que si les députés sont venus si nombreux ce soir, c'est que ces problèmes les intéressent et qu'ils ont de nombreuses questions à poser au ministre ainsi qu'à M. Horner. Nous n'avons pas encore eu le temps de consulter ce rapport, il serait préférable d'en discuter avec le ministre à une autre occasion.

**Le président:** C'est justement la raison pour laquelle nous sommes réunis ici ce soir monsieur Lumley.

Monsieur le ministre.

**M. Mazankowski:** J'arrive à ma conclusion monsieur le président. Si mon rapport tellement positif ennuie M. Lumley, je suis désolé. Donc nos ventes sont en hausse de 23 p. 100 par rapport à la même époque l'an dernier; elles sont passées de 7.4 millions de tonnes à 9.2 millions. Nos exportations ont augmenté de 300,000 ou 400,000 tonnes. Ce n'est pas encore assez mais nous mettrons tout en œuvre pour améliorer ces résultats.

Le travail de coordination et de gestion de M. Horner nous sera précieux et je me félicite qu'il ait accepté un poste qui, n'est guère facile. Je suis sûr que M. Horner relèvera le défi comme il convient et qu'il nous aidera à réaliser les objectifs que nous nous sommes fixés pour nos exportations de céréales.

**Une voix:** Bravo.

**Le président:** Merci monsieur le ministre. Le rapport des dépenses du groupe de travail sur le transport des céréales sera considéré comme ayant été déposé, même si nous ne pouvons pas le faire distribuer dès maintenant. Pour l'obtenir, il suffira de le demander au président ou au greffier.

Je suis heureux de vous revoir monsieur Horner.

**M. Hugh Horner (coordonnateur du transport des céréales, Commission canadienne des Grains):** Merci beaucoup monsieur le président. Monsieur le ministre, messieurs, il me semble que la salle a changé depuis la dernière fois que je suis venu. On a dû décrocher les tableaux qui étaient aux murs.

## [Text]

I just would like to reiterate how important the grain business is to all of Canada; the challenge that I find exciting is to be able to play a part in that very major movement of grain in Canada. As I say, it affects all of Canada right from the Maritimes to the West Coast. I think sometimes we get the feeling, clearly in Western Canada, that the rest of the country does not understand that the grain business is a very important component in the economy of the whole country.

Very briefly, I intend to operate out of Winnipeg primarily, but we will have co-ordinating officers in Regina and Edmonton and we will use the present co-ordinators that are in Vancouver and Thunder Bay. It is my intention to have a small staff, four or five professionals, some of whom will be coming on staff this month, and to use as back-up the people that are in the system right now in the Canadian Wheat Board, the Canadian Grain Commission and the grains group here in Ottawa. It is not my intention to have a very large number of people. As a matter of fact, if I get over 20 in total, I hope somebody rings a bell on me. And that is the way I intend to operate, using the facilities and the backup people that are in the system now and to try and achieve some of the objectives that have been set out by the Government of Canada.

• 1555

I would like to say briefly that in the past month and a half, I have done a fair amount of travelling to the various areas that are involved and had consultation with a number of groups. I intend to continue with that, meeting with everybody, from the longshoremen and the grain handlers at the terminals to the country elevator managers and the farmers, whenever I get the opportunity, to get the ideas and input from everybody that is involved.

As you are all aware, it is a complex system, starting with the producer trying to gather it from some 62,000 farms and move it into a system by rail to terminals, and at each stage there is, I guess, a possibility of something interfering with the mechanism. The interesting thing that I have concluded so far is that if there is a breakdown in any part of that complex chain, it boomerangs throughout the system for about a six-week period and causes that kind of difficulty that reduces our expectations.

So Mr. Chairman, I would be quite happy to attempt to answer any questions that your members might have.

**The Chairman:** Thank you very much, Dr. Horner. We will start with Mr. Lumley.

But I think that I will again, because there are a large number here and because Mr. Lumley's point made earlier, in fact, has some merit, start reminding you at about six or seven minutes. For those who can, I would ask you to keep your questions as short as possible; and without asking them, I am sure the Minister and Dr. Horner will do the same.

Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman.

First, with regards to the report, do you have the intention, Mr. Chairman, of asking the House Leader to refer this report

## [Translation]

Je n'ai pas besoin d'insister sur l'importance des céréales pour le Canada. Je me réjouis de pouvoir jouer un rôle dans un secteur aussi important de notre économie, secteur qui s'étend des Maritimes à la côte ouest. Les habitants de l'Ouest ont d'ailleurs parfois le sentiment que le reste du pays n'apprécie pas suffisamment le rôle de la production céréalière dans l'économie nationale.

Mon bureau sera situé à Winnipeg, mais j'aurai des collaborateurs à Regina et à Edmonton et nous ferons appel aux coordonnateurs en place actuellement à Vancouver et à Thunder Bay. Je compte recruter 4 ou 5 spécialistes, dont certains entreront en fonction dès ce mois-ci. Je ferai également appel aux membres de la Commission canadienne du Blé, de la Commission canadienne des Grains et du groupe des céréales d'Ottawa. Je ne compte donc pas avoir un effectif très important. D'ailleurs, si jamais je dépassais 20 personnes, il ne faudrait pas hésiter à me rappeler à l'ordre. Je vais donc faire appel aux différents spécialistes des organisations intéressées en vue d'atteindre les objectifs fixés par le gouvernement.

Depuis un mois et demi, je parcours les différentes régions intéressées et je me suis entretenu avec un certain nombre de personnes. Je compte encore rencontrer les débardeurs, les manutentionnaires des silos industriels, les directeurs de silos de campagne et les producteurs eux-mêmes, pour me mettre au courant des idées de toutes les personnes qui jouent un rôle quelconque dans ce secteur.

C'est un secteur fort complexe qui commence avec les producteurs répartis entre quelque 62,000 exploitations; les céréales doivent être ramassées et transportées vers les silos par chemin de fer; un système aussi complexe offre de multiples possibilités de grippage. Or, le moindre arrêt à un endroit quelconque de la chaîne se répercute à tous ses maillons pendant une durée de six semaines, et c'est ce qui fait que nos résultats ne sont pas à la hauteur de nos espoirs.

Je me ferai maintenant un plaisir de répondre à vos questions.

**Le président:** Merci, monsieur Horner. C'est M. Lumley qui va commencer.

Mais comme nous sommes très nombreux ce soir, je vous demande de ne pas dépasser six ou sept minutes, car M. Lumley n'avait pas tout à fait tort. Donc, je vous demande à tous d'être aussi brefs que possible et je suis sûr que le ministre et M. Horner en feront autant.

Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président.

Avez-vous l'intention de demander au leader à la Chambre de saisir le Comité de ce rapport? Il ne nous reste plus qu'une



[Texte]

to the Committee for discussion. We only have a week left— we only have one day left, as far as Estimates go; and unless we have a reference, I do not think we can call committee hearings to discuss this report.

I agree with the Minister that it is a very important document, although we have not had a chance to read it yet, as well as Mr. Neil's report which, I understand, will be forthcoming in the next couple of weeks.

I just wondered if you have any intention of asking the House Leader that, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I have no objection to the usual consultation, if the Minister approves of seeking the goodwill of the Parliamentary Secretary and the Government House Leader, if you might reciprocate with others to see if we can facilitate that excellent idea.

**Mr. Lumley:** Dr. Horner, on behalf of my colleagues on this side of the House, we want to welcome you to the Committee. As you know, when the Minister first appointed you we heartily endorsed the appointment of such a qualified individual as yourself.

My colleague, Mr. Whelan, has always told me that when you sat on his Agriculture committee back in 1966, that was where he learned all about prairie grain and transportation. So, we will see that tonight.

First of all, sir, although we have your terms of reference, there is nothing in those terms of reference that I see that was not originally given to the person responsible for grain transportation within the Wheat Board. Are you satisfied that you have enough power to perform your role as you see it?

**Dr. Horner:** Let me put it this way. I think that certainly we have to attempt first of all to achieve our objectives without any additional legislation from my point of view.

**Mr. Lumley:** At the present time?

**Dr. Horner:** Yes.

**Mr. Lumley:** My second question is to the Minister. Yesterday, Mr. Chairman, the Minister, in his question-and-answer period after his speech to the National Farmers Union meeting, in response to a question, said: "The Canadian Wheat Board has lost its role of grain transporter because they did not have the time or the expertise to talk to all segments of the grain industry".

With respect to the expertise, what changes will be made now we have Mr. Horner and his people responsible for grain handling?

• 1600

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Lumley, that answer was given to a question in the context that I was outlining what in fact Dr. Horner was doing, the kind of missionary work he was doing in discussing the issues of grain handling and transportation with all components, such as he had indicated, the longshoremen, the grain handlers, the elevator agents, the engineers and the people who run the trains. Certainly the Canadian Wheat Board does not have the time to do that, nor should they do it. It was never in their mandate

[Traduction]

semaine, que dis-je, un jour pour l'étude du budget; sans ordre de renvoi, le Comité ne peut pas se réunir pour examiner ce rapport.

C'est effectivement un rapport très important ainsi que le ministre l'a souligné; le rapport de M. Neil devrait être prêt d'ici une quinzaine de jours.

Je voudrais savoir ce que vous comptez faire à ce sujet, monsieur le président.

**Le président:** Si le ministre est d'accord, je ne demande pas mieux que d'en faire la demande au secrétaire parlementaire et au leader du gouvernement à la Chambre.

**M. Lumley:** Au nom des membres de mon parti, je vous souhaite la bienvenue, monsieur Horner. Nous avons d'ailleurs approuvé votre nomination dès le début car le ministre n'aurait pas pu trouver une personne mieux qualifiée que vous.

M. Whelan m'a d'ailleurs dit que c'est en siégeant avec vous au Comité de l'agriculture en 1966, qu'il a appris à bien connaître la question du transport des céréales.

A prime abord, vos attributions me semblent guère différentes de celles de la personne qui, au sein de la Commission canadienne du blé, était chargée du transport des céréales. Estimez-vous que vos attributions vous permettront d'exercer pleinement vos fonctions?

**M. Horner:** Avant de modifier le texte législatif, il faut essayer d'atteindre nos objectifs par d'autres moyens.

**M. Lumley:** Maintenant?

**M. Horner:** Oui.

**M. Lumley:** Le ministre dans un discours prononcé hier devant l'Association nationale des agriculteurs a dit, en réponse à une question: «On a retiré à la Commission canadienne du blé son rôle de transporteur des céréales parce qu'elle n'avait ni les compétences nécessaires ni le temps de rester en contact avec tous les secteurs de l'industrie céréalière».

Maintenant que M. Horner et ses collaborateurs sont chargés de la manutention et du transport des céréales, comment cela se répercutera-t-il au plan des compétences?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, monsieur Lumley, c'était une réponse à une question relative au travail qui a été confié à M. Horner. C'est en quelque sorte un travail de missionnaire, car il discute avec tous les travailleurs, comme il l'a mentionné, des questions de manutention du transport du grain, avec les débardeurs, les manutentionnaires des grains, les agents d'élévateurs, des ingénieurs et les responsables du réseau ferroviaire. Il est évident que les responsables de la Commission canadienne du blé n'ont pas le temps de le faire,

## [Text]

to do that sort of thing; their mandate is as a marketing agency, not as a transportation co-ordinator to go out and simply look at the problem areas. In the appointment of Dr. Horner we have a facility wherein we can get out into the field and sort out the problems on site and prescribe solutions. The Canadian Wheat Board, in my view, was never mandated to do that sort of thing.

Quite frankly, it is those kinds of breakdowns that have frustrated the system. It is those kinds of breakdowns that have caused us to lose our reputation. It is those kinds of breakdowns that have frustrated producers. I think that we can avoid it by the establishment of this office.

**Mr. Lumley:** I was just referring back to a question of mine that you answered a couple of weeks ago when you said, if I recall, that Dr. Horner was basically assuming part of the responsibility that is usually given to the Grain Commission as well as to the Wheat Board.

**Mr. Mazankowski:** That is right.

**Mr. Lumley:** Now you are saying they did not have the expertise to do the job, and so you assume now that with the new setup . . .

**Mr. Mazankowski:** I do not know of them ever going out to talk with elevator agents or getting on a train and riding with the engineer and talking to the people. It was in that context the statement was made, and I am certainly not suggesting for one minute that the Canadian Wheat Board does not have the expertise to market grain.

**Mr. Lumley:** No, I was talking strictly about transportation.

**Mr. Mazankowski:** They did their best in terms of trying to allocate and co-ordinate the grain transportation system, but it has become very complex and it has become more complex with the variety of ownership of rolling stock. That is all the more reason we need to assign that task to some individual or some unit. You have had the Canadian Wheat Board here before the Committee and they have testified that they have agreed with this concept.

You know, we hear a lot these days about whether this government lives up to its promises. That was a clear promise in our election campaign, and I think that it should be recognized in that light.

**Mr. Lumley:** You also promised to maintain the Crow rate and now we are talking Crow benefits, so you know we could . . .

**Mr. Mazankowski:** Just a minute, Mr. Chairman. I have the policy right here and maybe I should read it into the record for the benefit of Mr. Lumley. I have done it for Mr. Nystrom. It is very clear, though some people would like to distort and cloud issues, which has caused the debate to occur.

"The benefits of the statutory freight rates will remain for western producers", and that is quoted from our transportation policy which we ran on and which we are living with.

**Mr. Lumley:** Getting back to Dr. Horner, with regard to your responsibilities, sir, do you have the responsibility for boxcar allocation?

## [Translation]

et ils ne doivent pas le faire non plus. Leur mandat n'a jamais prévu qu'ils fassent ce genre de travail, car il s'agit d'une agence de commercialisation, et non pas d'un coordonnateur du transport pour étudier les problèmes. La nomination de M. Horner nous permet de nous rendre sur place, de démêler les problèmes sur place et de trouver des solutions. La Commission canadienne du blé n'a jamais été, à mon avis, chargée de ce travail.

Je vous dirai franchement que c'est ce genre de pannes qui a freiné le système, qui nous a fait perdre notre réputation et frustré les producteurs. Nous pouvons certainement éviter qu'elles se reproduisent en créant cet office.

**M. Lumley:** Je repensais à la question que j'ai posée il y a quelques semaines et à laquelle vous avez répondu, si je me souviens bien, que M. Horner assumait en partie la responsabilité qui revient habituellement à la Commission des grains et à la Commission du blé.

**M. Mazankowski:** C'est juste.

**M. Lumley:** Vous dites maintenant que la Commission n'avait pas la compétence pour faire ce travail, et vous prétendez qu'avec ce nouveau système . . .

**M. Mazankowski:** Je ne crois pas que les représentants de la Commission aient jamais discuté avec les agents d'éleveurs, ni avec les ingénieurs des trains, ni avec les travailleurs. Ma déclaration était dans ce contexte et je ne prétends pas un instant que la Commission canadienne du blé n'a pas la compétence nécessaire pour commercialiser les grains.

**M. Lumley:** Non, je songeais seulement au transport.

**M. Mazankowski:** Ils ont fait de leur mieux pour les allocations et pour la coordination du système de transport des grains, mais tout cela est devenu très complexe puisqu'il y a maintenant plusieurs propriétaires de matériel roulant. Voilà surtout pourquoi nous voulons assigner ce travail à certaines personnes ou à une entité. La Commission canadienne du blé a comparu devant le Comité et déclaré qu'elle n'était pas d'accord à ce sujet.

On se demande souvent ces temps-ci si le gouvernement donnera suite à ses promesses. Je souligne que c'était une promesse bien claire lors de notre campagne électorale et il faut la voir sous cet aspect.

**M. Lumley:** Vous aviez également promis de maintenir le tarif de Crow's Nest et nous parlons maintenant des avantages de Crow's Nest, par conséquent nous pourrions . . .

**M. Mazankowski:** Un instant, j'ai ici devant moi les grandes lignes de la politique et je vais vous les lire pour le compte rendu et pour M. Lumley. Je l'avais préparé pour M. Nystrom. C'est très clair, même si certaines personnes veulent déformer les faits, les embrouiller, et c'est ce qui a provoqué des discussions.

«Les producteurs de l'Ouest conserveront les avantages des tarifs de fret statutaires», cette citation est tirée des directives relatives au transport qui sont utilisées à l'heure actuelle.

**M. Lumley:** Pour revenir à vos responsabilités, monsieur Horner, êtes-vous chargé de l'attribution des wagons couverts?



[Texte]

**Dr. Horner:** I will have once we are in place: the allocating as between the board and non-board, and in the non-board area as between the various components of that area.

**Mr. Lumley:** When do you anticipate that you will be in a position to accept that responsibility?

**Dr. Horner:** I think some time in January when I have a balance of the people on staff.

**Mr. Lumley:** So the Wheat Board will no longer have any responsibility for boxcar allocation after January.

**Dr. Horner:** The Wheat Board retains the responsibility for the block system and the allocation of cars in the block.

**Mr. Lumley:** I would like your opinion, Dr. Horner, with regard to the Crows Nest rate. Do you consider it a detriment to the effective transportation of grain in Canada?

**Dr. Horner:** I think, first of all, that the Crows Nest rates, with respect, Mr. Lumley, are the responsibility of the elected people in this country, and I am no longer an elected person. I think we can move grain better and that is what my job is to do.

**Mr. Lumley:** Do you not look at the Crows Nest? In your terms of reference and in your recommendations to the minister do you not have the responsibility to say to the minister, I think this is an area in which some changes might be made which would facilitate the movement of grain?

**Dr. Horner:** Pretty obviously, as you are aware, in my former responsibilities I did have some views. But I consider my position and my objective differently now.

• 1605

**Mr. Lumley:** I see. Mr. Minister, do you believe the Crow gap should be kept in perpetuity, Mr. Minister—the fact of the difference between the benefits and the rates?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am going to read into the record the policy we have as a party and as a government, just to make it clear, so there is no misunderstanding. We have said before, and we say today,

... to provide incentives to move increasing volumes of grain and to rehabilitate and maintain adequate plant and equipment the railways will be adequately compensated for the hauling of grain. They, in turn, must guarantee adequate service levels for grain movement. The benefits of the statutory freight rate will remain for Western producers. The federal treasury will meet the difference between the statutory and compensatory rate, on a basis to be decided upon through consultation with the producers.

That is our position, and that is your answer.

**Mr. Lumley:** I can read you some other statements that were made during the ...

[Traduction]

**M. Horner:** Je le serai, une fois que nous serons installés: l'attribution des wagons entre ceux qui font partie de la Commission et ceux qui n'en font pas partie et pour ces derniers, entre les diverses parties dans cette région.

**M. Lumley:** Quand pensez-vous pouvoir assumer ces responsabilités?

**M. Horner:** En janvier, je crois, lorsque nous aurons le reste des employés qui nous manquent.

**M. Lumley:** Par conséquent, la Commission canadienne du blé ne sera plus responsable de l'attribution des wagons couverts après janvier.

**M. Horner:** La Commission canadienne du blé est toujours responsable du système des blocs et de la répartition des wagons dans le cadre de ce système.

**M. Lumley:** J'aimerais que vous me donniez votre opinion, monsieur Horner, concernant le tarif de Crow's Nest. Croyez-vous que ce soit au détriment de l'efficacité du système de transport des céréales au Canada?

**M. Horner:** Sauf votre respect, monsieur Lumley, je crois que les tarifs de Crow's Nest sont la responsabilité des personnes élues au pays, et je n'en fais plus partie. A mon avis, le transport des céréales en sera facilité, c'est là ma tâche.

**M. Lumley:** Est-ce que vous ne tenez pas compte des tarifs de Crow's Nest? Dans le cadre de votre mandat et quand vous faites des recommandations au ministre, n'êtes-vous pas chargé de dire au ministre: voilà un secteur où certains changements pourraient être apportées pour faciliter le transport des céréales?

**M. Horner:** Il est évident, vous le savez, que j'avais certaines opinions dans mon poste précédent. Mais je vois ma position et mes objectifs d'un œil différent maintenant.

**M. Lumley:** Je vois. Monsieur le ministre, croyez-vous que nous devons maintenir à perpétuité cet écart, cette différence entre les avantages et les tarifs de Crow's Nest?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je vais vous lire les dispositions de la politique de notre parti et du gouvernement, car je veux que ce soit très clair qu'il n'y ait pas de malentendu. Nous l'avons déjà mentionné, et je le répète aujourd'hui.

... pour encourager le transport de quantités croissantes de céréales et pour remettre en état et entretenir les usines et les équipements appropriés, les sociétés ferroviaires seront indemnisées adéquatement pour le transport des céréales et devront en retour assurer les services suffisants au transport des céréales. Les producteurs de l'Ouest conserveront les avantages des taux de fret statutaires. Le trésor fédéral assumera la différence entre le tarif statutaire et le tarif compensatoire, d'après une formule adoptée en consultation avec les producteurs.

Voilà notre position, voilà notre réponse.

**M. Lumley:** Je peux vous lire d'autres déclarations qui ont été faites pendant ...

[Text]

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I do not care what statements you would want to quote from, but it would be part of a move to distort an issue that is very clearly defined in our policy.

**Mr. Lumley:** We will debate that, I am sure, in future meetings here.

**The Chairman:** Final question, Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** My final question, Mr. Chairman?

Mr. Minister, to yourself or to Mr. Horner, the statements you also made previously were that the rates for other agricultural products should be reduced to the Crow, and I think this came up initially in the Hall Report. Do you still agree? Obviously, you endorsed the whole Hall Report, as I recall, in past times. Do you still agree with that statement or do you think that would be a detriment to trade?

**Mr. Mazankowski:** Part of the issue of distributing the benefit of the statutory rate is clearly involved in the matter of movement of processed products of grain and other processed agricultural products, and I think we have to look at that. This is precisely why we have said that the basis of the distribution of that benefit would be decided upon through consultation with producers. That is really the kind of input that we are receiving right at the present time. The Hall Report made a specific recommendation that the statutory rates should apply to all processed products, as well.

There are others who feel that there should be some other form of distribution.

**Mr. Lumley:** What do you feel?

**Mr. Mazankowski:** Well, I have an open mind on it, and that is what our policy indicates.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Nystrom, please.

**Mr. Nystrom:** Thank you very much, Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** Could you use another chair, Mr. Nystrom, in case there is a problem.

**An hon. Member:** Now you are back where you belong.

**The Chairman:** The Chair will ignore that remark and remind the honourable gentlemen that while I am somewhat flexible I have served notice that in this Committee the rule of relevancy is my bible and God.

Mr. Nystrom.

**Mr. Nystrom:** I sort of hesitate sitting here in the middle of the Liberal caucus. Anyway, I wanted to welcome Dr. Horner to our meeting and wish him well in his work as the new Grain Transportation Co-Ordinator in Western Canada.

Dr. Horner, I want to ask you a number of questions in three or four areas, as quickly as I can.

First of all, I want to ask the Minister one or two questions about the report that we have been given a peek at today. One of them is a policy question, and that is whether or not he has

[Translation]

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, peu m'importe les déclarations que vous pourrez citer, cela fait partie d'un projet visant à déformer une chose qui est clairement expliquée dans notre politique.

**M. Lumley:** C'est une chose sur laquelle nous reviendrons sûrement au Comité.

**Le président:** Ce sera votre dernière question, monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Ma dernière monsieur le président?

Monsieur le ministre, ma question s'adresse à vous ou à M. Horner. Vous avez fait des déclarations plus tôt sur les tarifs pour d'autres produits agricoles qui devraient être ramenés au tarif de Crow's Nest, on en avait déjà parlé dans le rapport Hall. Si je me souviens bien, vous aviez évidemment endossé tout ce rapport. Êtes-vous toujours d'accord avec cette déclaration ou croyez-vous qu'elle ne serait pas dans l'intérêt de l'industrie?

**M. Mazankowski:** Le partage des avantages du tarif statutaire doit tenir compte évidemment de l'ensemble du transport des produits céréaliers transformés et d'autres produits agricoles transformés, et nous devons étudier cet aspect. C'est précisément pourquoi nous avons déclaré que la formule de partage de ces avantages serait décidée après consultation avec les producteurs. Ces consultations se font actuellement. Le rapport Hall avait fait une recommandation précise, que les tarifs statutaires s'appliquent à tous les produits transformés également.

Certains croient qu'il devrait y avoir d'autres formes de distribution.

**M. Lumley:** Qu'en pensez-vous?

**M. Mazankowski:** Je suis très ouvert sur la question, comme l'indique notre politique.

**M. Lumley:** Merci monsieur le président.

**Le président:** Merci. Monsieur Nystrom, vous avez la parole.

**M. Nystrom:** Merci beaucoup monsieur le président . . .

**Le président:** Voulez-vous changer de place monsieur Nystrom, au cas où il y aurait des difficultés.

**Une voix:** Vous êtes revenu à la place qui vous revient.

**Le président:** Le président ignore cette remarque et rappelle aux membres du comité que même s'il est parfois assez tolérant il a déjà dit que le Règlement était sa Bible.

Monsieur Nystrom.

**M. Nystrom:** J'hésite un peu à m'asseoir ici au milieu du caucus libéral. De toute façon, je souhaite la bienvenue à M. Horner et je lui souhaite aussi beaucoup de chance dans son travail comme nouveau coordonnateur du transport des grains dans l'Ouest du Canada.

Monsieur Horner, je vais vous poser rapidement quelques questions concernant trois ou quatre domaines.

Je vais tout d'abord poser des questions au ministre au sujet du rapport que nous avons entrevu aujourd'hui. Il y a d'abord une question de politique; le ministre regrette-t-il de ne pas



[Texte]

any regret that he did not have any members of the Opposition on this special task force. I have full confidence, by the way, in Mr. Murta. I think he is an excellent member, and I have full confidence in Mr. McKnight, also, Mr. Schellenberger. I am not questioning their intelligence or sincerity at all, but I just think we are in a parliamentary system where, when there is a committee of this sort, it should be a committee that represents all parties.

The other thing, Mr. Minister, I noticed in the *Order Paper* yesterday, in response to a question I put on, that this task force spent \$9,161 of the public's money in essence for a report that was a report by the Conservative Caucus Committee. In just wonder whether or not we can expect in the future, if you set up such task forces or reports, we can expect to have representatives from my party and from Liberal Party on them as well.

• 1610

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I indicated when we first met as a Committee that I intend to use and work with the Committee to the greatest extent possible and I have certainly co-operated in every respect and I hope that I can continue to do that.

As you will know, Mr. Nystrom, Parliament was not in session at that time. It had not been called. The matter was of some great urgency and we felt that we had to get the show on the road to try to determine whether there was some immediate steps that could be taken to turn the thing around. I did call upon these three members and they had agreed to undertake this task and it certainly was at some sacrifice to them and...

**Mr. Nystrom:** I do not question that.

**Mr. Mazankowski:** ... I had indicated that there will be an opportunity for the Standing Committees on Transport and/or Agriculture to deal with these important issues in the context of a parliamentary committee. The parliamentary committees were not established at that time, Mr. Nystrom, ...

**Mr. Nystrom:** I know all of that, but you could have approached some people in the other parties as you approached your own and what I am saying to you and asking you is whether or not we can have a commitment that you will not do this type of thing again in the future, because you are expending public funds. It is not as if you are setting up a caucus committee that is using Conservative Party money and meeting in their offices and so on. Again I do not question the integrity of the members. I think they are all very competent people, but...

**Mr. Mazankowski:** Well, Mr. Nystrom, I think you did suggest in the House in your S.O. 43 today that it was a partisan committee aimed at enhancing the Progressive Conservative Party. I think that is a rather unfair statement and I think on reflection you would want to reconsider that. I think the work that was done was carried out with all the seriousness that this task deserves and I have indicated to you that issues of this nature can be handled through a parliamentary committee. I intend to work with the parliamentary committee and

[Traduction]

avoir inclu dans le groupe d'étude spécial des membres de l'opposition? Je vous dit en passant que j'ai tout à fait confiance en M. Murta. C'est un député excellent, j'ai également toute confiance en M. McKnight et également en M. Schellenberger. Je ne mets pas en doute leur intelligence ou leur sincérité, mais nous faisons partie d'un système parlementaire et je crois qu'un comité de ce genre devrait être composé de membres de tous les partis.

J'ai vu aussi, monsieur le ministre, dans le *Feuilleton* hier, en réponse à une question que j'avais posée, que le groupe d'étude avait dépensé \$9,161.00 de fonds publics pour un rapport émanant d'un comité du caucus conservateur. Je me demande si à l'avenir ces groupes d'étude ne pourraient pas compter des représentants de mon parti et du parti libéral également.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, lors de la première séance du comité, j'ai bien dit que j'entendais travailler en collaboration avec les membres du comité et j'ai certainement coopéré à tous les égards avec eux. J'espère pouvoir continuer à le faire.

Vous le savez, monsieur Nystrom, le Parlement ne siégeait pas à ce moment-là. La Chambre ne s'était pas encore réunie. Il était urgent d'agir et à notre avis, il fallait absolument voir quelles mesures pouvaient être prises pour essayer de renverser la vapeur. J'ai donc fait appel à ces trois députés qui ont accepté cette responsabilité, et même ce sacrifice...

**M. Nystrom:** Je ne conteste pas cela.

**M. Mazankowski:** ... j'ai alors précisé que le Comité permanent des transports ou celui de l'agriculture auraient l'occasion de se pencher sur ces questions cruciales une fois le Parlement réuni. A ce moment-là, les comités ne siégeaient pas non plus...

**M. Nystrom:** Je sais bien. Vous auriez pu cependant faire appel à des députés des autres partis et je voudrais vous entendre dire que vous ne procéderez pas de la sorte à l'avenir car des fonds publics ont été engagés. Il ne s'agit pas d'un comité de caucus financé à même la bourse du parti conservateur et se réunissant dans les bureaux du parti. Je ne conteste pas l'intégrité des députés. Je pense qu'ils sont tous trois très compétents mais...

**M. Mazankowski:** Dans la motion que vous avez déposée à la Chambre aujourd'hui, en vertu du règlement 43, vous laissez entendre qu'il s'agissait d'un comité partisan ayant pour but de servir la cause du parti progressiste conservateur. Il est injuste de faire une telle déclaration et vous voudrez peut-être la retirer. Je pense que ces trois députés ont fait leur travail en toute conscience et je vous l'ai dit, c'est désormais au comité parlementaire d'étudier ces questions. J'ai l'intention de travailler en collaboration avec les membres du comité, de leur

*[Text]*

I intend to seek its advice and I intend to refer matters such as the movement of grain and the statutory freight rates and items of that nature, which I am sure occupy the mind of many members as well as many people in Canada, and I intend to use the Committee in that regard.

**Mr. Nystrom:** Well I hope you do that in the future and I will not pursue this any further. I will be pursuing it later on, but I want to ask you one question about the statement in the report itself. It is on page 19 in the report where you are talking about the allocation of cars and the formula used for the allocation of cars. Under the present circumstances we have a lot of respect for the historical allocation or the traditional allocation of cars between companies and here you are talking about the possibility of the co-ordinator being as flexible as possible; it is on Part III on page 19:

... the Co-ordinator to be as flexible as possible consistent with greater volumes of exports and irrespective of traditional market shares.

Does this mean we are going to get into a situation where it will be a race to purchase cars between Cargill Grain Co. Ltd. on the one hand and the wheat pool on the other? I wonder if you could elaborate a bit more on what you mean by that or perhaps Dr. Horner can.

**Mr. Mazankowski:** Well I think the responsibilities of the grain transportation co-ordinator are clearly outlined in his terms of reference and he has the responsibility for allocating the grain fleet, and any cars that are in the system now or that are coming on stream are part of that grain carrying fleet.

**Mr. Nystrom:** I wonder, Mr. Minister, if you could tell us a bit about the number of Canadian cars that are now in the United States and the number of American cars that are in Canada. Do you have those statistics?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Nystrom, I do not have those statistics with me at the present time. It is a matter of ongoing concern. Our surface administration is the CTC. They are monitoring the situation very closely and we are attempting to refine or devise a better system for the retrieval of these cars. I do not think there are many grain cars, or cars committed to the grain fleet, being held up down in the United States. It perhaps is attributable more to the cars for the movement of forest products and things of that nature. I have had discussions, indeed, with the former American Ambassador on this particular issue because it is one that was brought to my attention while I was a member of the opposition.

**Mr. Nystrom:** I wonder if you could get that information from the CTC and provide it to the Committee.

**Mr. Mazankowski:** I would be very happy to do that, sir.

**Mr. Nystrom:** Okay, along the same line, I understand that there are now some Canadian ships being used to haul stocks of American grain in places like Toledo and Chicago and Duluth and I am wondering if you know how much American grain is now being shipped on Canadian vessels that normally could be used for Canadian purposes. Do you have that information available?

*[Translation]*

demander conseil, de les saisir de questions sur le transport du grain et sur l'échelle des taux statutaires, etc. Beaucoup de députés, beaucoup de Canadiens, se préoccupent de ces questions et j'ai l'intention de faire appel aux membres du comité pour les régler.

**M. Nystrom:** J'espère que vous le ferez à l'avenir et je m'en tiendrai donc là pour l'instant. J'y reviendrai plus tard. Je voudrais vous poser une question au sujet des déclarations qu'on peut lire dans le rapport même. A la page 19 du rapport, il est question de la répartition des wagons et de la formule utilisée pour cette répartition. Pour l'instant, on semble faire grand cas de la tradition, de la façon dont les wagons ont été répartis dans le passé entre les sociétés et vous faites allusion au service d'un coordonnateur qui pourrait donner plus de souplesse au système. Au paragraphe 2, par 19 je lis:

Le coordonnateur sera aussi souple que possible dans le cadre de la politique de hausse des exportations sans tenir compte du partage classique du marché.

Cela veut-il dire que la Cargill Grain Co. Ltd fera concurrence aux propriétaires des silos pour ce qui est des wagons? Vous pouvez peut-être nous donner plus de détails à ce sujet, si non, M. Horner pourrait le faire.

**M. Mazankowski:** Je pense que les responsabilités du coordonnateur du transport du grain sont bien définies dans son mandat car il a la responsabilité du partage du parc de wagons qui existe actuellement et de l'affectation de tous les wagons nouveaux dont on fera l'acquisition.

**M. Nystrom:** Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire combien il y a de wagons canadiens actuellement aux États-Unis et combien de wagons américains sont actuellement au Canada? Avez-vous ces chiffres?

**M. Mazankowski:** Non, je ne les ai pas ici. Cette question nous préoccupe. L'organisme responsable est la Commission canadienne des transports. La Commission surveille la situation de très près et nous essayons de mettre au point un système qui nous permettrait de récupérer ces wagons. Je ne pense pas que les wagons destinés au transport du grain soient retenus aux États-Unis en grand nombre. Je pense que c'est surtout les wagons destinés au transport de produits forestiers qui posent un problème. J'ai discuté de cette question avec l'ex-ambassadeur américain quand j'étais encore dans l'opposition.

**M. Nystrom:** La Commission canadienne des transports pourra peut-être nous communiquer ces chiffres qui intéressent les membres du comité.

**M. Mazankowski:** Volontiers.

**M. Nystrom:** Si je ne m'abuse, des bateaux canadiens transportent du grain américain vers Tolédo, Chicago et Duluth. Quelle quantité de grain américain est expédiée sur des bateaux canadiens dont nous aurions nous-même l'usage? Ces renseignements sont-ils disponibles?



[Texte]

• 1615

**Mr. Mazankowski:** That information can be made available. It is a matter that has been brought to our attention. I want to tell the Committee, Mr. Chairman, and particularly the member, that we had a meeting with the Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board yesterday and representatives of the Great Lakes shippers, the carriers' association, dealing with this very important problem and revealing the fact that there was some diversion because there were insufficient supplies of grain at Thunder Bay; and of course, because of that the carriers went elsewhere for business. There were some contracts signed as well.

I think we have identified the problem. It really boils down to the fact that we have got to maintain a minimum stock of at least a million tons of grain in Thunder Bay at all times, and if we can do that, I am sure we can have a continual supply of lake ship capacity to move our grain.

We have identified the problem, I think we have got a clear understanding of what we have to do and I am sure that while there may be some pressures at the beginning of the 1980 season, I think we can look forward to more stability and security as far as that movement is concerned.

**Mr. Nystrom:** And if there is any statistical information that you can provide, I assume you will advise this Committee again?

**Mr. Mazankowski:** If you would like the statistics on it, Mr. Nystrom, I am sure that I can get that information for you.

**Mr. Nystrom:** Okay.

A couple more questions.

**The Chairman:** A brief one.

**Mr. Nystrom:** Okay, one more, then.

I have to go back again to a Conservative Party promise and that was, to increase the sale of grains by 20 per cent this year over last.

According to statistics we had from the Wheat Board on November 21, grain exports were running at some 7.8 million tons compared with 7.6 million tons at this time last year, an increase of only about 3.7 per cent. I would like to ask you what actions you are planning on taking or Dr. Horner is planning on taking in the near future to increase our grain exports, or is this a promise that you are now starting to back down upon? Are you having some problems with meeting that commitment?

**Mr. Mazankowski:** Well, we are naturally having some problems meeting that commitment, there is no question about that. I said that I am not satisfied with the performance. We have had some unfortunate breakdowns in the system but I have reason to be optimistic about the future.

We have got additional rolling stock coming on every day: the Canadian Wheat Board cars are coming on stream, 2,000 of them; the Canadian government hopper cars will be coming on stream starting in April; the former government rehabilitated some 3,000 boxcars and those will be on stream by the end of December; the additional 2,000 boxcars which we commis-

[Traduction]

**M. Mazankowski:** Nous pouvons vous donner ces renseignements. La question a déjà été portée à notre attention. Je voudrais dire au Comité, monsieur le président, et plus particulièrement à ce député, que nous avons eu hier une réunion avec les commissaires principaux de la Commission canadienne du blé et avec les représentants de l'Association des transporteurs des Grands-Lacs pour discuter justement de ce problème très important; en effet on s'est aperçu qu'il y a une certaine diversion à cause d'approvisionnements insuffisants de grains à Thunder Bay; évidemment, c'était aussi parce que les transporteurs faisaient affaire ailleurs. Il y avait aussi certains contrats de signés.

Je crois que nous avons mis le doigt sur le problème. Essentiellement, nous devons garder un stock minimum d'au moins un million de tonnes de grains à Thunder Bay en tout temps, et si nous réussissons, je suis sûr que nous aurons une réserve permanente qui nous permettra d'exporter notre grain.

Nous avons identifié le problème, je crois que nous comprenons exactement ce qu'il faut faire et je suis sûr que même si certaines pressions se font sentir au début de la saison 1980, nous pouvons prévoir plus de stabilité et de sécurité en ce qui concerne le mouvement du grain.

**M. Nystrom:** Et si vous pouvez obtenir les données statistiques pertinentes, je suis sûr que vous nous en aviserez?

**M. Mazankowski:** Si vous voulez obtenir ces statistiques, monsieur Nystrom, je suis sûr que vous les ferez parvenir.

**M. Nystrom:** Parfait.

Quelques autres questions.

**Le président:** La dernière.

**M. Nystrom:** Parfait, la dernière.

Je veux en revenir à cette promesse du parti conservateur qui s'était engagé à augmenter les ventes de grain de 20 p. 100 cette année par rapport à l'an dernier.

D'après les statistiques publiées par la Commission canadienne du blé le 21 novembre, les exportations de grains s'élevaient à quelques 7.6 millions de tonnes, pour 7.6 millions de tonnes à cette même époque l'an dernier, une augmentation d'environ 3.7 p. 100 seulement. Je vous demande ce que vous-même ou le docteur Horner entendez faire pour que nos exportations de grains augmentent à court terme? Ou bien s'agissait-il d'une promesse que vous ne pouvez désormais plus tenir? Avez-vous du mal à tenir vos promesses?

**M. Mazankowski:** Il ne fait aucun doute que nous avons du mal à tenir cette promesse. Je n'ai jamais dit que j'étais satisfait de la situation. Le système a malheureusement subi quelques pannes, mais j'ai toutes les raisons d'être optimiste quant à l'avenir.

Il nous arrive du nouveau matériel roulant tous les jours: les wagons de la Commission canadienne du blé arrivent, il y en a 2,000; les wagons-trémies du gouvernement canadien arriveront dès le mois d'avril; le gouvernement précède fait remettre en état quelque 3,000 wagons couverts qui arriveront dès la fin de décembre; les 2,000 autres wagons couverts que

[Text]

sioned will be coming on stream after that. So there is an increase in rolling stock capacity.

**Mr. Nystrom:** And the Manitoba hopper cars?

**Mr. Mazankowski:** Well, yes, there are the Manitoba hopper cars, and the province of Saskatchewan and the Province of Alberta—but I want to make my answers as short and concise as I possibly can because I could give you a very long answer.

We are taking a number of those initiatives. The appointment of Dr. Horner is a clear initiative to ensure that the grain transportation system is managed and co-ordinated in such a way that we can maximize the utilization. There are a number of other initiatives which will result from the implementation of these recommendations as well.

We are serious about the 20 per cent figure—I am serious about it. I am still determined to achieve that target; Dr. Horner is determined; and the members of the Canadian Wheat Board have given me their assurance that they are determined and will do everything they can to achieve that target. And I think that, working together in a spirit of co-operation, we probably will come very close to it.

**Mr. Nystrom:** A supplementary on that. The Commissioner of the Wheat Board, though, said that Manitoba and Alberta have not yet ordered their hopper cars. I just wondered whether you have any information that you can give the Committee as to when those transactions will be completed.

**Mr. Mazankowski:** I am not sure whether they have or not, but I know that those cars were not to come on stream until 1981 and they are probably still looking around for factory capacity to ensure that delivery could be facilitated.

**Mr. Nystrom:** Perhaps Dr. Horner would also speak to that.

**Dr. Horner:** I think that is correct. The question of getting capacity in the plants to get them built is the one that is concerning Alberta at the moment. But I want to say very clearly that those cars are committed without any restriction.

**Mr. Nystrom:** Manitoba, too?

**Dr. Horner:** Manitoba as well.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Nystrom.

Mr. Towers, please.

**Mr. Towers:** Thank you, Mr. Chairman and Dr. Horner and Mr. Minister, it is a pleasure to welcome you both to this Committee because I am pleased to have the opportunity of saying that there are thousands of farmers in Western Canada that are really pleased with your appointment, Dr. Horner, and your choice, Mr. Minister, primarily because of the success, sir, that you had as a member in the House of Commons and in your own province.

[Translation]

nous avons commandés arriveront après cela. Nos équipements roulants augmentent donc.

**M. Nystrom:** Et les wagons-trémies du Manitoba?

**M. Mazankowski:** Oui, il y a les wagons-trémies du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta... Mais si je ne voulais pas vous donner les réponses les plus courtes et les plus concises possible je pourrais vous en parler toute la journée.

Nous avons pris un certain nombre de ces initiatives. Nous avons nommé le docteur Horner pour nous assurer que le système de transport du grain soit bien géré et coordonné et pour en maximiser l'utilisation. La mise en œuvre de ces recommandations entraînera aussi d'autres résultats.

Nous sommes très sérieux en ce qui concerne ce chiffre de 20 p. 100... je suis très sérieux à ce propos. Je tiens à atteindre cet objectif; le docteur Horner y tient; les membres de la Commission canadienne du blé m'ont assuré qu'ils y tiennent et qu'ils feront tout ce qui est en leur pouvoir pour l'atteindre. Et je crois que si nous travaillons ensemble dans un esprit de collaboration nous pourrions certainement nous en approcher.

**M. Nystrom:** Une question supplémentaire à ce propos. Le Commissaire de la Commission canadienne du blé, a dit cependant, que le Manitoba et l'Alberta n'avaient pas encore commandé leurs wagons-trémies. Pouvez-vous nous dire quand ces transactions seront menées à terme?

**M. Mazankowski:** Je ne suis pas sûr que la transaction ait été menée à bien, mais je sais que ces wagons ne devaient pas arriver avant 1981 et nous sommes probablement toujours à la recherche d'une usine qui accepte de nous les livrer pour cette date.

**M. Nystrom:** Peut-être que le docteur Horner aura un mot à dire à ce propos.

**M. Horner:** Je crois que c'est exact. Ce qui préoccupe l'Alberta en ce moment, c'est de trouver les usines qui ont la capacité voulue pour les construire à temps. Mais je tiens à préciser très clairement que ces wagons sont promis et qu'il n'y a pas de réserves à cette promesse.

**M. Nystrom:** Le Manitoba aussi?

**M. Horner:** Le Manitoba aussi.

**Le président:** Merci, monsieur Nystrom.

Monsieur Towers, s'il vous plaît.

**M. Towers:** Merci, monsieur le président. Monsieur Horner, monsieur le ministre, je suis très heureux de vous accueillir tous les deux au Comité, car cela me donne enfin le plaisir de dire que des milliers d'agriculteurs dans l'Ouest canadien se réjouissent de votre choix, monsieur le ministre, et de votre nomination, monsieur Horner, surtout à cause de ce que vous avez réalisé lorsque vous étiez député à la Chambre des Communes et à la législature de votre province.

• 1620

One of the areas of concern, I think, that many of us have had, Mr. Chairman, had to do with co-ordinating the move-

L'un de nos principaux soucis, c'est la coordination du transport des grains vers la côte ouest et le chargement à bord



[Texte]

ment of grain to the West Coast and then on board ship. I remember the former Minister in charge of the Canadian Wheat Board saying it was very difficult to establish when boats were going to arrive and what they would want to be loaded with. Dr. Horner, have you given any thought to what you can do about this to ensure that when the boats do arrive the proper type of grain in quantity and quality is going to be there to load them up, to cut down on the high demurrage costs that the western farmers have had to pay for, as you are very much aware of, in the last several years.

**Dr. Horner:** Mr. Chairman, Mr. Towers, I think one of the weaknesses in the system is the one that you have identified on the ETAs of ship arrivals and communications with the ships on the high seas so that we know more about when they are arriving and what kind of grain they are coming for and so on. I think that is an important part of my role and, to that end, I will have one person who will be specifically assigned to the marine side, if you like, of the operations to try to improve on that performance.

**Mr. Towers:** Yes. Have you anyone appointed to that position yet?

**Dr. Horner:** Yes, Mr. Rowland Murray, who is now Special Assistant to the Seaway President, will be coming on staff in early January.

**Mr. Towers:** Also, I presume you have been meeting, no doubt, with many of the bodies that are involved in the movement of grain, such as the elevator companies, railways, grain handlers, longshoremen. Have you finished all your meetings with them yet?

**Dr. Horner:** No, I have met a number of organizations and with a number of people. I intend to continue that next week in Vancouver with an additional meeting with the longshoremen and others in the port of Vancouver. I have visited Thunder Bay; I intend to be back there to talk to the terminal-operating people as well and to meet as many people as I can to get them active as part of the team.

**Mr. Towers:** I have felt for a long time that many of the problems that we have had to deal with is a breakdown in communications: perhaps the left hand does not know what the right hand is doing and it is the same with the left foot and the right foot.

I presume this is going to be the major undertaking; you are going to try to get a cohesive action between all the elements that are involved. Do you see any shortfalls in the preliminary meetings that you have had with any of these bodies at the present time?

**Dr. Horner:** I think you have identified a very major problem in the system and that is communications, for the various components of that system to know what is going on. As an example, I think the producers have had to be involved to a greater extent with information on the marketing strategy, on the total amounts and kinds of grains that there are markets for. I think there is a responsibility on the part of the elevator companies, including the pools, to keep their manag-

[Traduction]

des bateaux. L'ancien ministre responsable de la Commission canadienne du blé a déjà dit qu'il était très difficile de déterminer avec précision la date d'accostement des bateaux et la nature de leur cargaison. Avez-vous déjà réfléchi à une méthode qui permettrait d'avoir au port à l'arrivée des bateaux le bon type de grain, et en quantité et en qualité afin de pouvoir charger immédiatement? Cela permettrait de réduire les frais de surestarie que doivent assumer les agriculteurs de l'Ouest et qui sont fort élevés.

**M. Horner:** Monsieur Towers, l'une des faiblesses du système ce sont précisément ces ETA pour l'arrivée des bateaux, de même que les communications avec les navires en pleine mer. Nous avons du mal à connaître la date précise de leur arrivée de même que le genre de grain qu'ils viennent chercher. C'est là l'un des aspects importants de mon rôle; c'est pourquoi j'affecterai expressément une personne à la navigation maritime afin qu'elle trouve une façon d'améliorer le rendement.

**M. Towers:** Bien. Avez-vous déjà nommé quelqu'un?

**M. Horner:** Oui, il s'agit de M. Rowland Murray qui est présentement adjoint spécial du président de la Voie maritime. Il doit entrer en fonctions au début de janvier.

**M. Towers:** Je présume aussi que vous avez déjà rencontré la plupart des organismes qui s'occupent de transport des grains, comme les sociétés administrant les silos, les sociétés de chemins de fer, les associations des manutentionnaires des grains et celles des débardeurs. Les avez-vous déjà tous rencontrés?

**M. Horner:** Non, mais j'ai déjà rencontré les représentants de plusieurs organisations. J'ai l'intention d'en rencontrer d'autres à Vancouver la semaine prochaine, surtout les débardeurs et les autres employés du port de Vancouver. Je suis allé à Thunder Bay et j'ai l'intention d'y retourner pour discuter avec ceux qui s'occupent du silo en tête de ligne et d'autres aussi pour qu'ils prennent une part plus active au travail d'équipe.

**M. Towers:** Longtemps j'ai cru que la plupart des problèmes auxquels nous avions à faire face étaient dûs à un manque de communication. Peut-être prend-on des mesures sans avertir nécessairement le reste du Service.

Votre plus grande tâche sera donc de rendre les divers services cohérents. D'après les premières réunions, croyez-vous que vous aurez du mal avec l'un ou l'autre des organismes rencontrés?

**M. Horner:** Vous mettez le doigt sur l'un des grands problèmes du système, à savoir les communications entre les divers départements du système. Par exemple, les producteurs doivent mieux se renseigner sur les stratégies de commercialisation, sur le volume total et le type de grain pour lequel il y a des débouchés. Les sociétés administrant les silos, y compris les syndicats, doivent tenir leurs gérants au courant des programmes de commercialisation et aussi de leurs besoins.

[Text]

ers much more informed about their marketing program and what they require in the system from their point of view.

And I think one of the things that has been talked about is the question of stored grain on the farms and the lack of knowledge that anybody has of the amount of that grain. And, surely, one of the things that you can get better information on through the elevator managers is that very fact.

I think you have identified, perhaps, the major problem in the system right now and that is the question of communications between the various players. I intend to put out, once we are established and moving, quarterly reports on the situation as we see it. There is a great deal of goodwill out there in the country and I accept that that means great expectations. So that is the challenge, to try to pull the pieces together.

• 1625

**Mr. Towers:** These quarterly reports, are you going to just send them out through press releases or will you be dealing directly with the grain companies, the elevators? How do you propose to do it?

**Dr. Horner:** I would hope that they would be widely disseminated and I am trying to get a mailing list of the elevator managers, frankly, I think that is very important.

**Mr. Towers:** The elevator managers are a little concerned at the moment, and perhaps you are aware of this, that with the present weekend loading on occasion the cars are not picked up on Monday. It really irks them to think that they have to take a part of either Saturday or Sunday to load a car and then it is not picked up until perhaps Tuesday or Wednesday. Are you going to be able to overcome this problem?

**Dr. Horner:** I think that is part of the fine tuning in that particular area that can be done. Hopefully, we will be able to get the railways co-operating so that we can have weekend loading and the cars are moved on Monday and or Sunday.

**Mr. Towers:** Within this system you are setting up, do you propose to have somewhere within the system, within the Canadian Wheat Board—I think it would be rather difficult to have it within the railroads—information available to you as to the location of the cars at any one time?

**Dr. Horner:** Yes. Earlier this year the railways and feeders only had the loaded cars, but one of the advances made in the last month and a half is the agreement by both railways to identify their empties, and that should speed it up. Anything we can do to speed up that turnaround time is going to be pretty important. So that is a positive step that has been taken in the last month relative to the identification of the empties as well as the loaded cars so you will know where both are all the time. Yes, that information is available through the various computers that are in place now.

**Mr. Towers:** It has also been suggested, sir, that out on the west coast there is too much time taken in the turnaround. Do you propose that you will be able to do something with that, that you will be able to get the cars through the facility a little quicker out there and get them to turn around? Perhaps it has to be with the co-operation of both railroads.

[Translation]

On a discuté de l'entreposage des grains dans les entreprises agricoles dont on ignore le volume. On pourrait certainement obtenir de meilleurs renseignements des administrateurs de silos.

Donc, il y a ce problème de communication entre les divers joueurs. Lorsque nous aurons pris notre rythme de croisière, j'ai l'intention de faire publier des rapports trimestriels expliquant notre point de vue sur la situation. Il y a des tas de gens de bonne volonté au pays et cela permet de beaucoup espérer. Nous devons donc relever le défi et regrouper les divers morceaux du casse-tête.

**M. Towers:** Ces rapports trimestriels seront-ils envoyés sous forme de communiqué de presse ou directement aux sociétés de grain et de silos?

**M. Horner:** J'espère qu'ils seront largement distribués; en fait, j'essaie d'obtenir une liste d'adresses des administrateurs de silos. Pour moi, c'est très important.

**M. Towers:** Les administrateurs de silos s'inquiètent à l'heure actuelle des wagons qui sont chargés en fin de semaine et ne partent pas le lundi. Ils sont exaspérés de devoir passer un samedi ou un dimanche à charger un wagon qui ne partira pas avant le mardi ou même le mercredi. Croyez-vous pouvoir régler le problème?

**M. Horner:** Il faudra faire des ajustements de précision. Nous espérons pouvoir obtenir la collaboration des sociétés de chemin de fer afin que les wagons chargés en fin de semaine partent le lundi et même le dimanche.

**M. Towers:** Envisagez-vous de mettre sur pied à la Commission canadienne du blé un service qui serait chargé de savoir où se trouvent les wagons à tout moment?

**M. Horner:** Oui. Plus tôt cette année, seules les sociétés de chemin de fer et les fabricants de provendes avaient des wagons chargés; mais depuis six semaines, on a réussi à conclure une entente avec les deux sociétés de chemin de fer qui vont nous faire connaître le nombre et l'emplacement des wagons vides. Cela devrait accélérer les choses. Il faut absolument accélérer les allers et retours. C'est l'une des mesures constructives prises depuis un mois puisque nous pourrions maintenant savoir où se trouvent les wagons vides aussi bien que les wagons pleins. Ces renseignements sont maintenant disponibles sur ordinateur.

**M. Towers:** On a également dit que sur la côte ouest, on mettait beaucoup trop de temps à décharger les wagons. Croyez-vous pouvoir accélérer le déchargement des wagons pour qu'ils reviennent plus rapidement? Il vous faudra sans doute la collaboration des deux sociétés de chemin de fer.



[Texte]

**Dr. Horner:** I think Vancouver is a special case relative to the kind of congestion there is in the Inner Harbour in Vancouver, along with the other difficulties we have had there recently vis-à-vis the bridge. However, there are some things that can be done from the point of view of both the railways and the terminal operators. One of those is to provide more private switching power by the terminal operators themselves. Another is to monitor very closely the question of dirty rape-seed which is not now pooled but which causes congestion even before it gets into the terminals vis-à-vis the amount of switching that has to be done with it. So there are some positive things we can do there and I would hope that they will be in place fairly quickly.

**Mr. Towers:** It would seem to me that the job is serious enough that you might almost have to put somebody in place there to be co-ordinating it day by day or almost hour by hour to ensure that . . .

**Dr. Horner:** There are people in Place at Vancouver, Peter Mayer and his assistant who are employees of the Canadian Transport Commission but working very closely with me. I must say that I found them very valuable and they are doing a good job. But there are some institutional constraints that have to be looked at relative to, particularly, the question of dirty rape-seed and where it should be cleaned.

**Mr. Towers:** Yes, this is one of the problems that I presume you are also going to be looking at, the cleaning of the grain, where it is going to be cleaned, and also perhaps in some cases that it may not have to be cleaned at all, that you might be able to go through with bulk loading. Are you going to give consideration to that?

**Dr. Horner:** I think the answer is that we will certainly have to look at the question of cleaning grain. Quite frankly, I have not had a really good answer to my question of why we clean feed barley at all.

**Mr. Towers:** That is my last question.

**Dr. Horner:** The answer to that question is not very effective or good and we will continue to pursue that matter. The question of whether or not we should clean at all, I think, is a policy one. But in my view there are some markets in the world which would accept it as a certain percentage of dockage without any problem. I think those are things that have to be worked out between the commission, the Wheat Board and ourselves.

The question of using the bulk terminals is a difficult one at the moment, but the more we can clean grain the easier it is for the terminals to lift it into ships. If you have enough terminal space in the traditional elevators, okay; if you do not, then let us use the bulk terminals.

• 1630

**Mr. Towers:** Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Towers, very much indeed. The next speaker is Mr. Whelan.

**Mr. Whelan:** Mr. Chairman, thank you very much.

[Traduction]

**M. Horner:** Vancouver est un cas bien spécial puisque le port intérieur est particulièrement congestionné depuis que nous avons eu des problèmes avec le pont. Les deux compagnies de chemin de fer et les administrateurs des silos de tête de ligne peuvent certainement faire quelque chose; entre autres, laisser aux administrateurs de silos une plus grande latitude dans l'aiguillage. On pourrait également surveiller de très près les graines de colza non nettoyées qui ne sont pas mises en commun mais qui provoquent un bouchon avant même d'arriver dans les silos terminaux à cause de tous les aiguillages. On peut donc faire quelque chose, et j'espère le plus rapidement possible.

**M. Towers:** La tâche est assez lourde; vous devriez peut-être songer à nommer un coordonnateur pour veiller à . . .

**M. Horner:** Il y a déjà des responsables à Vancouver, Peter Mayer et son adjoint qui sont tous deux employés de la Commission canadienne des transports et qui travaillent en étroite collaboration avec moi. Leur aide m'est très précieuse et je trouve qu'ils sont très compétents. Il y a bien entendu bien des contraintes d'organisation dont il faut tenir compte, surtout les graines de colza non nettoyées, dont on ne sait jamais où il faudrait les nettoyer.

**M. Towers:** C'est sans doute un des problèmes qui sera étudié. Il faut déterminer où les grains doivent être nettoyés; mais il est peut-être possible aussi de ne pas les nettoyer et de les charger en vrac, n'est-ce pas?

**M. Horner:** Nous allons certainement y réfléchir. Je ne suis pas satisfait de la réponse qu'on m'a donnée lorsque j'ai demandé pourquoi on nettoyait l'orge de provende.

**M. Towers:** C'est ma dernière question.

**M. Horner:** La réponse ne me satisfait pas nous allons donc insister. C'est une question de politique. Toutefois, à mon avis, certains marchés internationaux accepteraient sans doute de faire leur part. Il faudra que la commission, la Commission du blé et nous-même en discussions.

Pour ce qui est de l'utilisation des silos pour les grains en vrac, plus on nettoie les grains rapidement, plus le chargement des navires est facilité. S'il y a assez de place dans les élévateurs traditionnels, très bien; sinon, que l'on utilise les élévateurs réservés aux céréales en vrac.

**M. Towers:** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Towers.

Je donne maintenant la parole à M. Whelan.

**M. Whelan:** Merci beaucoup, monsieur le président.

[Text]

I first of all want to welcome Dr. Horner to this room again. The big books I have here on my desk are the reports of the Agriculture Committee, of Forestry and of Regional Development when they studied the Wheat Board's operations in 1966-67. It is interesting to see what Dr. Horner said at that time. I must say that he was very progressive; some of his ideas were very good. The recommendations of that committee supersede even some of the ones of that amazing committee that you have appointed, Mr. Minister. I commend you for the appointment of these three brilliant members of your caucus, but I want to gently remind you that we have some in our party who would have welcomed an invitation to participate with them on that Committee. For instance, Mr. Turner was a train engineer and he knows a lot about transportation. I am sure he would have welcomed that opportunity. He was travelling around Canada, just because he had nothing to do, and learning on his own.

**Mr. Mazankowski:** I will take that as notice, Mr. Chairman.

**Mr. Whelan:** I am not going to go as far as Mr. Nystrom did.

Just a couple of questions about the cars that Alberta is going to buy. Are these going to be under your jurisdiction? No matter what cars or who owns them, you are going to have the authority over those cars, Mr. Horner?

**Dr. Horner:** Yes.

**Mr. Whelan:** Can these cars be used for shipping grain to the port elevators in Eastern Canada for domestic and for export use?

**Dr. Horner:** They will be part of the fleet.

**Mr. Whelan:** They will be part of the fleet. Can they be used the way that, say, your cars are used if you ship products to the United States or someplace else? They might perhaps reroute them for a few days to southwestern Ontario to move distress corn out of the area?

**Dr. Horner:** No.

**Mr. Whelan:** I am sure you are aware of the minister of agriculture here in Ontario. Of course, he said that if he were a card-carrying Liberal he would vote for me for leader.

**Mr. McDermid:** We all would.

**Mr. Whelan:** But he meant it in a different way, Mr. Chairman.

I just want to say we do know that these cars get lost sometimes and are used for hauling produce. Are you going to have a way of controlling those cars?

**Dr. Horner:** I can speak relative to the Alberta cars. They will be painted in good Alberta colours so that everybody will be able to identify them very easily. I suggested to Saskatchewan a similar procedure, and they would then be policed by the producers better than any other way that I know of.

[Translation]

Je commence par souhaiter une fois encore la bienvenue à M. Horner. Les documents que j'ai devant moi sont les rapports du Comité de l'agriculture, des forêts et du développement régional, qui a étudié les activités de la Commission Canadienne du blé en 1966-67. Il contient des enseignements très intéressants et nous montre surtout que M. Horner avait à l'époque des opinions très progressistes. Les recommandations de ce comité dépassaient déjà celles du nouveau et surprenant comité que vous venez de nommer, monsieur le ministre. Certes, je dois vous féliciter d'avoir choisi trois brillants membres de votre caucus mais je me dois également de vous faire remarquer, sans acrimonie aucune, que certains membres de notre parti vous auraient été reconnaissants d'une invitation à participer aux travaux de ce comité. Par exemple, M. Turner, qui fût ingénieur des chemins de fer, connaît beaucoup les problèmes des transports. Je suis sûr qu'il aurait beaucoup apprécié une telle invitation. Comme il n'avait rien à faire, il a beaucoup voyagé dans le pays et il a beaucoup appris.

**M. Mazankowski:** Je tiendrai compte de cette recommandation, monsieur le président.

**M. Whelan:** Notez bien que je ne vais pas aussi loin que M. Nystrom.

Je veux maintenant poser quelques questions sur les wagons que l'Alberta est sur le point d'acheter. Seront-ils placés sous votre responsabilité, même s'ils sont achetés par cette province?

**M. Horner:** Oui.

**M. Whelan:** Pourra-t-on les utiliser pour expédier des céréales dans les ports de l'Est, pour l'exportation ou pour la consommation nationale?

**M. Horner:** Ils feront partie du parc de wagons qui est à notre disposition.

**M. Whelan:** Très bien. Vous pourrez donc les utiliser comme vous le faites lorsque vous expédiez des produits aux États-Unis ou ailleurs? Si oui, ne pourriez-vous pas en détourner quelques-uns, pendant quelques jours, vers le sud-ouest de l'Ontario, pour assurer le transport du maïs de cette région?

**M. Horner:** Non.

**M. Whelan:** Vous n'ignorez certainement pas l'opinion du ministre de l'Agriculture de l'Ontario. Certes, il a dit que s'il avait une carte du parti libéral, il voterait pour moi comme chef de ce parti.

**M. McDermid:** Nous le ferions tous.

**M. Whelan:** Sans doute mais dans sa bouche, ces paroles prennent un sens différent, monsieur le président.

Nous savons tous que certains de ces wagons se perdent quelques fois, et sont utilisés pour le transport d'autres produits. Aurez-vous un moyen de les contrôler?

**M. Horner:** En ce qui concerne les wagons de l'Alberta, ils seront peints aux couleurs de la province et chacun pourra les identifier facilement. J'avais recommandé une procédure identique pour la Saskatchewan, ce qui permettrait aux producteurs d'exercer eux-mêmes le contrôle, ce qui serait beaucoup plus efficace.



[Texte]

**Mr. Whelan:** I would not want to see any discriminatory use of these cars in any manner or form.

**Dr. Horner:** I should point out, Mr. Chairman, that any increase in the grain fleet that is restricted to Western Canadian grain freezes up other cars that are going to help other products regardless.

**Mr. Whelan:** In our area we pay the highest rate per mile for shipping grain, and no one, not CP or CN, provided cars in there when they really needed them this fall. They had to store grain outside, and that is a very high humidity area as far as moisture is concerned.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, except that after the former minister makes a representation to the Minister of Transport he gets action.

**Mr. Whelan:** Yes, he did. I have to congratulate him for that. I marked that down as one for you.

**Mr. Mazankowski:** You have a short memory. That is the second one, Mr. Chairman.

**Mr. Whelan:** I mean on railroads. The other one was on air transportation.

**The Chairman:** I will remind the two of them that it is grain we are talking about.

**Mr. Whelan:** Recommendation No. 10 in the report by this committee says, "Concentrate efforts to remove grain from snow lines before winter." How many miles of rail are classified in this area of snow lines? How many bushes would be on the snow lines? How many producers would be on the snow lines?

• 1635

**Dr. Horner:** I think there is a difference between the two railways in that regard, in that the Canadian Pacific, as I understand it, are going to keep their lines open this winter, all of them. The Canadian National has a number of the lighter lines that are more particularly referred to as snow lines. I think that depends on the winter. Certainly in my own view in some of those areas it might be easier to use those lines when the ground is frozen under them than at other times of the year.

**Mr. Whelan:** They can carry the loads better when the ground is frozen. So you are not suggesting that they rush in the way the Committee is talking about and move the grain . . .

**Dr. Horner:** Well, in certain areas it might be advisable.

**Mr. Whelan:** It might be advisable. But you did not say you were going to do it.

**Dr. Horner:** We are going to look at it.

**Mr. Whelan:** Soon. I will move to another one. Producer cars, at the moment. Last year producer cars in some areas were said to be a real problem in jimmying up the system, et cetera, for moving grain. Have you looked at that at all?

[Traduction]

**M. Whelan:** Je ne voudrais surtout pas qu'on fasse preuve de discrimination dans l'utilisation de ces wagons.

**M. Horner:** Je vous signale, monsieur le président, qu'en réservant des wagons céréaliers au transport exclusif des céréales de l'Ouest on est forcé d'utiliser d'autres wagons pour le transport d'autres produits.

**M. Whelan:** Dans notre région, nous payons le taux le plus élevé, par mille, pour le transport des céréales; or personne, c'est-à-dire ni le CP ni le CN, ne nous a fourni de wagons, lorsque nous en avons vraiment besoin, cet automne. Les agriculteurs ont dû entreposer leurs céréales à l'extérieur, à un moment où le taux d'humidité était très élevé.

**M. Mazankowski:** Il ne faut pas oublier, monsieur le président, qu'après que l'ancien ministre eut entrepris des démarches auprès du ministre des Transports, des mesures ont été prises.

**M. Whelan:** Certes, je dois d'ailleurs en féliciter le ministre et lui accorder un point pour cela.

**M. Mazankowski:** Vous avez la mémoire courte. C'est le deuxième point, monsieur le président.

**M. Whelan:** Oui, mais le premier il l'avait gagné pour les transports par air.

**Le président:** Je vais devoir vous rappeler que nous parlons de céréales.

**M. Whelan:** La dixième recommandation de ce comité dit qu'il faudrait: «Concentrer les efforts sur l'enlèvement des grains des lignes enneigées avant l'hiver». Ceci concerne combien de milles de voies ferrées et combien de producteurs?

**M. Horner:** Je pense que la situation diffère d'une société de chemins de fer à l'autre. Ainsi, pour le CP, je crois savoir que les voies ferrées resteront ouvertes tout l'hiver. Par contre, le CN a un certain nombre de voies ferrées qui risquent d'être enneigées. Tout dépend de la sévérité de l'hiver. Selon moi, il serait peut-être parfois plus facile d'utiliser ces voies ferrées lorsque le sol est gelé.

**M. Whelan:** Sur ces voies, on peut en effet transporter des quantités plus lourdes lorsque le sol est gelé. Donc, vous ne recommandez pas que l'on adopte immédiatement cette recommandation du Comité et . . .

**M. Horner:** Dans certaines régions, ce serait peut-être souhaitable.

**M. Whelan:** Mais vous ne voulez pas dire que c'est ce que vous allez faire.

**M. Horner:** Nous allons examiner cette recommandation.

**M. Whelan:** J'espère que vous le ferez bientôt. Je voudrais maintenant passer aux problèmes des wagons des producteurs. L'an dernier, certains wagons de producteurs ont apparemment causé des embouteillages dans le système de transport des céréales. Avez-vous examiné la situation?

[Text]

**Dr. Horner:** In my travels around in the various areas I have been asking that particular question, and to date I have not found where the producer cars in fact caused a problem in the system.

**Mr. Whelan:** You have not found this?

**Dr. Horner:** No.

**Mr. Whelan:** If anyone has that evidence they should bring it forward to you.

**Dr. Horner:** That is right.

**Mr. Whelan:** Could I ask a couple more questions, Mr. Chairman, on the computer system that the Wheat Board uses for locating cars? I am told that they can tell where a car is in less than a minute by using the computer system. Is that available to you?

**Dr. Horner:** Yes. What I mentioned earlier was that they could tell very quickly where all the loaded cars were, but for some reason or other, until recently, they could not tell where the empties were. In the turnaround time it is as important to know where the empties are, so that you can then get your system spotting them, as it is the full ones.

**Mr. Whelan:** You were quoted in the press as saying, in one of the western farm magazines, the main lines in the transportation system in Canada were as good as any in the world.

**Dr. Horner:** That is right.

**Mr. Whelan:** With my little knowledge of transportation I would say they are better than any in the world. I visited some of the other countries, Brazil and some of the other countries that we talk about trying to be our competitors. They have stated to me about their transportation problems, some of them have made some comparisons to ours, and then our own trade people have made some studies, maybe not in that great a detail. Have you seen those in the Kansas area, et cetera?

**Dr. Horner:** No, I have not as yet had an opportunity to look at those in the U.S. I have read some reports on them. My reports are that we are not alone in a rail transportation difficulty relative to grain.

**Mr. Whelan:** Yes, this was done, Mr. Minister, through you, Mr. Chairman, by one of our officers of Industry, Trade and Commerce. I believe he was stationed at Dallas and he did quite a thorough study on the movement of grain in that area, and if anything, to me, after reading it a year ago, it was more chaotic than here.

My last question. How much time do I have?

**The Chairman:** You are down to your last question, Mr. Whelan.

**Mr. Whelan:** I should not have said that. What are you going to do, or are you going to recommend to the Minister of Transport that he keep the St. Lawrence Seaway open longer than he has even stated he is going to try to keep it open?

[Translation]

**M. Horner:** Au cours de mes voyages dans le pays, je me suis intéressé à ce problème mais je n'ai encore eu aucune preuve que les wagons des producteurs aient en effet causé des problèmes.

**M. Whelan:** Vous n'en avez pas trouvé?

**M. Horner:** Non.

**M. Whelan:** Voulez-vous que les gens qui ont de telles preuves vous les transmettent?

**M. Horner:** Oui.

**M. Whelan:** Je vais maintenant aborder un autre sujet, monsieur le président, c'est-à-dire le système d'informatique utilisé par la Commission du blé pour repérer les wagons. On me dit qu'avec ce système vous pouvez déterminer en moins d'une minute, où se trouve tel ou tel wagon. Est-ce bien vrai?

**M. Horner:** Oui. Comme je l'expliquais plus tôt, on pouvait jusqu'à présent déterminer très rapidement où se trouvaient tous les wagons chargés mais, pour une raison ou une autre, on ne pouvait pas faire la même chose pour les wagons vides. Or, pour éviter les délais il est aussi important de savoir où se trouvent les wagons vides que les wagons chargés.

**M. Whelan:** D'après certains journaux, vous auriez dit à des magazines agricoles de l'Ouest que les principales voies de transport du Canada sont aussi bonnes que n'importe où dans le monde.

**M. Horner:** C'est exact.

**M. Whelan:** Le peu que je connais de notre système de transport m'inciterait plutôt à dire que ces voies principales sont les meilleures au monde. Je me suis rendu dans d'autres pays, tel que le Brésil, et j'ai pu y constater que l'on essaie souvent d'atteindre notre niveau. Dans certains de ces pays, on a fait des comparaisons avec notre propre système de transport et je sais que nos représentants commerciaux ont également fait certaines études là-dessus. Avez-vous lu celle qui portait sur la région du Kansas par exemple?

**M. Horner:** Non, je n'ai pas encore eu la possibilité d'examiner les études portant sur les États-Unis. J'ai lu certains rapports là-dessus et j'ai pu en conclure que nous ne sommes pas les seuls à avoir des problèmes de transport céréaliers par chemins de fer.

**M. Whelan:** Je crois que l'étude du Kansas a été faite par un de vos représentants, monsieur le ministre, au ministère de l'Industrie et du Commerce. Je crois qu'il était alors basé à Dallas et qu'il avait procédé à une étude détaillée des transports de céréales dans cette région. J'ai eu l'impression très nette qu'il avait conclu, il y a environ un an, que la situation y était beaucoup plus cahotique qu'ici.

Combien me reste-t-il de temps pour poser ma question, monsieur le président?

**Le président:** Vous arrivez à la fin, monsieur Whelan.

**M. Whelan:** Je n'aurais pas dû vous le faire remarquer. Avez-vous l'intention de recommander au ministre des Transports de laisser la Voie maritime du St-Laurent ouverte plus longtemps qu'il ne l'a prévu?



[Texte]

**Dr. Horner:** I think that is a very important consideration and if the technology is there economically, I am sure that that would be my recommendation. Indeed we have had some discussion on that already.

**Mr. Whelan:** The icebreakers that the United States government provided for that area last year are not nearly as competent as the Canadian icebreakers, so I would hope that there are some of them in the system at the present time if you are going to try to extend that transportation system. I live on the St. Lawrence Seaway, I watch it. I saw them get stuck in the ice, I saw the big Canadian Coastguard icebreaker just zoom around them and free them and it made me proud to be a Canadian to see that Canadian Coastguard boat operating in the past . . .

**The Chairman:** Thank you, Mr. Candidate.

**Mr. Whelan:** They laughed at another fellow one time and he was from Alberta too.

**An hon. Member:** And he is still laughing.

**The Chairman:** I did not laugh at all. It was just an aside.

• 1640

It is my pleasure to welcome to the Committee Mr. Hovdebo and to extend the congratulations of the Committee to him on his taking his seat in the House and his first appearance with us here. I would ask him if he would have a few questions he would like to direct to Dr. Horner?

**Mr. Hovdebo:** Thank you very much, Mr. Chairman.

I do have a couple of questions I would like to put forward. First of all, the expansion at Prince Rupert is a welcome addition to the facilities, but the railway companies have agreed only to the interchange of grain in Alberta. That means that the CP lines in Saskatchewan will not have access to Prince Rupert. Are you proceeding with some new agreement to have that area covered as well?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, that is a matter that is still under active consideration. The subject of the interchange agreement is not as easily resolved as we had anticipated. We have had discussions with both railways. I think we have agreement with CN; we have not been able to get back to CP in the last day or so but it is progressing. Of course, as you are aware, the development at Prince Rupert is clearly contingent upon the interchange agreement. As far as the additional lines that you referred to are concerned, that will certainly be something that has to be considered as well. I might say that if we can arrive at a suitable agreement vis-à-vis Prince Rupert, it may very well set the stage for further interchanges, such as Churchill, as well.

**Mr. Hovdebo:** I was just going to ask that, because I noticed that No. 7 of the recommendations in this report suggests as interchange at Churchill as well. I would hope you would proceed with that.

The second question also has to do with the recommendations in this report. I want to follow along on Mr. Nystrom's question about No. 2, on page 19, a summary of which says

[Traduction]

**M. Horner:** C'est là un problème très important et si nous disposons des moyens technologiques, à coût relativement abordable, je suis sûr que ce sera ma recommandation. Je dois dire que nous avons déjà discuté de cette question.

**M. Whelan:** Les brise-glaces fournis dans ce but par le gouvernement américain, l'an dernier, ne sont certainement pas aussi efficaces que les brise-glaces canadiens. J'espère donc que vous en avez suffisamment, actuellement, si vous voulez vraiment essayer de prolonger la saison d'utilisation de la Voie maritime. Je puis vous dire que je vis en bordure de la Voie maritime et que j'ai donc vu certains de ces brise-glaces être pris dans les glaces. Par contre, j'ai vu de grands brise-glaces de la garde côtière canadienne venir les libérer sans aucune difficulté, ce qui m'a rendu très fier d'être Canadien.

**Le président:** Merci, monsieur le candidat.

**M. Whelan:** Vous pouvez rire, mais je me souviens qu'il n'y a pas très longtemps on rigolait également beaucoup d'un autre Albertain.

**Une voix:** Qui n'a d'ailleurs pas arrêté de rire depuis.

**Le président:** C'était simplement une plaisanterie sans importance.

J'ai le plaisir de souhaiter la bienvenue à M. Hovdebo et de lui transmettre les félicitations des membres du comité à l'occasion de sa récente victoire électorale et de sa première réunion avec nous. Je vais lui demander s'il a quelques questions à poser à M. Horner.

**M. Hovdebo:** Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais en effet poser plusieurs questions et commencer par signaler que l'agrandissement des installations de Prince-Rupert est fort apprécié; toutefois, les sociétés de chemins de fer n'acceptent de faire charger les céréales de wagons qu'en Alberta. Cela signifie que les voies ferrées du CP, en Saskatchewan, n'iront pas jusqu'à Prince-Rupert. Avez-vous l'intention de conclure une nouvelle entente pour résoudre ce problème?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, nous étudions ce problème de l'échange des wagons de très près, mais il n'est pas aussi facile à résoudre que prévu. Nous avons eu des pourparlers avec les deux sociétés de chemins de fer et je pense que nous avons réussi à nous mettre d'accord avec le CN; nous n'avons pas pu reprendre nos contacts hier avec le CP, mais nos discussions progressent. Comme vous le savez, l'expansion de Prince-Rupert dépend évidemment de cette entente sur l'échange des wagons. Vous avez parlé de voies ferrées supplémentaires et il est bien entendu qu'il faudra en envisager. A mon avis, si nous arrivons à conclure une entente adéquate pour Prince-Rupert, cela ouvrira la voie à d'autres accords d'échange à Churchill, par exemple.

**M. Hovdebo:** J'allais justement vous en parler car, à la recommandation n° 7 du rapport, il est question d'un échange de wagons à Churchill. J'espère que cette recommandation sera appliquée.

Ma deuxième question porte également sur les recommandations du rapport. M. Nystrom en a déjà posé une au sujet de la deuxième recommandation, à la page 19, où il est dit, en

*[Text]*

that the car allocation formula must encourage the addition of private cars to the grain fleet. I would just like to comment on the interpretation of this. It would seem to me that if you allow a private fleet to have some advantage because they are a private fleet, this means that more cars will be spotted beside elevators that are vertically integrated, or companies that are vertically integrated. This would mean that they would get a larger share of the sales because they would have more room and more cars to move their grain, consequently leaving the co-op elevators, who do not go in for transportation as part of their company, in a bad situation getting less grain.

**Mr. Mazankowski:** I think that recommendation has to do with other ways and means of financing additional hopper car fleet that is required. There have been a number of interesting proposals that have been brought forward to the Committee and, indeed, to my office, about how we might finance additional rolling stock. There have been some investment plans, similar to an RRSP or MURB type of investment, which could provide to producers or any Canadians who wanted to invest in the purchase of hopper cars an opportunity to do so. That is a matter we are looking at very actively. I think what should be said is that any cars that come in in this form would become part of the grain-carrying fleet and would be allocated under the direction of Dr. Horner, the Grain Transportation Coordinator.

**Mr. Hovdebo:** It would certainly be preferable if that kind of condition were placed on cars, just as I guess you are doing for the cars of Alberta, Saskatchewan and Manitoba.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, that is very clear in the terms of reference. If you see the terms of reference for the Grain Transportation Co-ordinator it becomes very clear that any cars that will be acquired in that manner become part of the grain-carrying fleet under the direction of the Grain Transportation Co-ordinator, he does the allocation process. So I think the suggestion that you are advancing is not, in effect, valid.

• 1645

**Mr. Hovdebo:** Along the same line, but a little differently— not necessarily entirely with transportation—if you look at 14, on page 23:

The Task Force recommends that supplementary quotas be employed as an emergency measure to . . . of cleaning to export standards. Where sufficient car spots are available, this should also extend to farmer-owned facilities capable of cleaning to export standards.

This would seem to favour also Alberta government terminals in Alberta, Rosetown and Weyburn, the inland terminals, in that they do have these facilities and are able therefore to move grain because they can clean before they ship.

**Mr. Mazankowski:** I think, there again, you were talking about maximizing the utilization of our existing system, and that is what this report is all about. We have got facilities and

*[Translation]*

substance, que la formule de répartition du wagon doit favoriser l'ajout de wagons privés aux trains de céréales. A mon avis, si vous favorisez des trains privés simplement parce qu'ils sont privés, cela signifie qu'un plus grand nombre de wagons seront stationnés à côté de l'élévateur intégré verticalement. Dans le cas, les sociétés possédant des camions auront une plus grande part des ventes puisqu'ils auront plus de place et plus de wagons pour transporter les céréales et les silos coopératifs se retrouveront dans une mauvaise passe puisqu'ils auront beaucoup moins de céréales.

**Mr. Mazankowski:** Cette recommandation touche le problème du financement des wagons-trémies supplémentaires qui sont nécessaires. Un certain nombre de propositions intéressantes ont été faites au comité et à mon bureau pour le financement de ce matériel supplémentaire. Ont été ainsi proposés des plans d'investissement semblables à un REER ou au système d'investissement dans des immeubles résidentiels collectifs. Tout producteur ou simple particulier désireux d'investir dans l'achat de wagons-trémies pourraient ainsi se faire. Nous étudions donc la question de très près et je peux vous dire que tous les wagons qui seront ainsi achetés feront partie des trains réservés au transport des céréales et qui relèveront donc de M. Horner, coordonnateur du transport des céréales.

**Mr. Hovdebo:** Ce serait en effet préférable, puisque c'est ce que vous faites pour les wagons de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba.

**Mr. Mazankowski:** Monsieur le président, cela est indiqué très clairement dans le mandat du coordonnateur du transport des céréales, à savoir que tous les wagons ainsi achetés feront partie des trains réservés au transport des céréales et placés sous la direction du coordonnateur du transport des céréales. C'est lui qui s'occupe de la répartition des wagons. La suggestion que vous faites n'est donc pas valable.

**Mr. Hovdebo:** J'aimerais maintenant aborder un sujet un peu différent; la recommandation 14, à la page 23, stipule que:

Le Groupe de travail recommande d'utiliser comme mesure d'urgence . . . pouvant nettoyer le grain conformément aux normes à l'exportation. S'il existe une capacité de placement suffisante, cette mesure pourrait également s'étendre aux installations appartenant à des cultivateurs qui peuvent nettoyer le grain conformément aux normes à l'exportation.

Une telle recommandation semble favoriser également les terminaux du gouvernement albertain qui se trouvent à Rosetown et à Weyburn, en Alberta, puisqu'ils disposent déjà de ces équipements et qu'ils pourront donc expédier plus de céréales puisqu'ils peuvent les nettoyer.

**Mr. Mazankowski:** Vous parliez d'optimiser l'efficacité de notre système actuel et tel est justement l'objectif du rapport. Certains de nos équipements et usines ne sont pas utilisés de



## [Texte]

plant and equipment that are not being properly utilized and one of the immediate things that we have to do is ensure that the system that we now have is utilized to its absolute maximum. I think that a number of suggestions that are advanced here are recommendations which could in fact facilitate the increased utilization of our existing facilities, bearing in mind that we want, naturally, to ensure that the degree of fairness and equity that is certainly the hallmark of the grain handling and transportation system is in fact preserved to its utmost.

**Mr. Hovdebo:** I think that is all I have, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much. Mr. Ritchie, please.

**Mr. Ritchie (Dauphin):** Thank you, Mr. Chairman. I want to welcome the Minister and Dr. Horner, and I would wish him the best in a difficult situation.

What perhaps occurs to me a little bit as a permit holder myself is the wide variation you get into. It seems to be rather difficult to ascertain what the markets will take. In my area I think it is four years since there has been an oats quota, and this year they are cleaning them all out. So suddenly there is a four-year drought. The oats that have been sitting there have vanished. It makes you wonder how the market system works, if it takes four years to find a market for oats and then you suddenly find that it is a terrific market, relatively speaking. Similarly, barley and No. 3 wheat have been sitting around for two and three years, and suddenly it goes. But a good many producers find at the end of the year they have not much to sell that seems to be taken in by the Wheat Board.

We have not really expanded our exports in the seventies. You said the Americans have expanded theirs by 70 per cent, mainly in low-grade wheat, 70 per cent of which I believe the expansion is. Even this year, the member from Swift Current, I think I can say—he is not here—mentioned to me, and he is very knowledgeable, that notwithstanding their strike at Duluth, they already have exported more—the increase for them this year is already greater than what we have exported. I know the situation is not really the same, they fortunately have the Mississippi with the barges and so on, but somehow . . . And you hear of troubles, grain piled high in Texas, west Texas, and the Oklahoma Panhandle, but it is all gone within a month or two. What is to be learned, or how do you think the systems compare? What could we learn from them, particularly in their use of trucks, which seems to be in short hauls and longer hauls? Somehow they seem to be able to do these things.

I must say I am kind of sceptical as to how the railroads, with an old-established pattern of moving grain, will respond to the demands placed on them, when the farm industry I think has become used to the quota system, has become used to the volume of grain that it can move. I do not know whether pressures are great enough to expand that.

## [Traduction]

façon adéquate et l'une des premières choses à faire est de remédier à cette situation. La plupart des recommandations de ce rapport permettraient d'accroître l'utilisation de nos installations actuelles, à condition que l'on maintienne un certain niveau d'équité, qui est déjà l'apanage du système de transport et de manutention des céréales.

**M. Hovdebo:** C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup. Monsieur Ritchie, vous avez la parole.

**M. Ritchie (Dauphin):** Merci, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue au ministre ainsi qu'à M. Horner qui, je l'espère, viendra à bout de cette situation difficile.

Je suis étonné de la façon dont les permis sont répartis car j'en possède un moi-même. Il semble difficile de prévoir exactement ce que les marchés pourront absorber. Par exemple, cela fait quatre ans que ma région n'a pas eu de quota pour l'avoine et, cette année, il y a une demande phénoménale. Toute la production d'avoine a été vendue. C'est à se demander comment le système des marchés fonctionne puisqu'il faut quatre ans avant d'en trouver un pour l'avoine et que, d'un seul coup, il se révèle phénoménal. La même chose s'est produite pour l'orge et le blé de catégorie numéro 3 qui ne se sont pas vendus pendant deux et trois ans et qui, d'un seul coup, font l'objet d'une demande très active. Mais beaucoup de producteurs constatent que, à la fin de l'année, ils ne réussissent pas à vendre grand-chose à la Commission canadienne du blé.

Au cours des années 70, nous n'avons pas vraiment augmenté nos exportations. Vous avez dit que les Américains avaient augmenté les leurs de 70 p. 100, surtout en ce qui concerne le blé de catégorie inférieure. Le député de Swift Current me disait l'autre jour, et il s'y connaît, que malgré la grève à Duluth, ils avaient déjà exporté davantage que l'année dernière. Je sais qu'ils sont dans une situation assez avantageuse puisqu'ils ont le Mississippi avec les péniches, mais . . . Mais on entend parler de problèmes de surplus de stocks au Texas et en Oklahoma, mais ces surplus disparaissent complètement en l'espace d'un mois. Peut-on en tirer une leçon? Pensez-vous que l'on puisse comparer les deux systèmes? Pourrait-on prendre modèle sur les Américains en ce qui concerne, notamment, l'utilisation qu'ils font des camions sur de petits parcours, plutôt que sur de longs trajets? Apparemment, cela leur réussit.

Personnellement, je doute que le réseau routier, qui est vétuste, ne réponde aux besoins existants étant donné que l'industrie agricole est maintenant habituée aux quotas et qu'elle connaît donc la quantité de céréales pouvant être transportée. Je ne sais pas si on vous encourage suffisamment à développer notre système actuel.

[Text]

• 1650

**Mr. Mazankowski:** Well, Mr. Chairman, perhaps Dr. Horner will have some comment as well, but I think one of the reasons we have failed to exploit our full market potential in the international market-place is the restrictions in our transportation system. In 1972-73 we exported some 21.4 million metric tons of grain; we have never been able to exceed that. Surely if we are going to be a dominant factor in the international market-place, we have to increase that. The last crop year we exported some 18.9 million metric tons of grain and oil-seeds, a considerable drop from the 1972-73 level. The Canadian Wheat Board have indicated over and over again that they have turned down or deferred markets at least 4 million metric tons. So the markets are clearly there; they are clearly there right now. This is why we have made the movement of grain our number one priority.

I am not totally familiar with the U.S. system, but I know one thing: They have a tremendous amount of surge storage capacity. That is something I think we have to look at very closely. This is why we are promoting the concept of surge storage capacity at the Port of Prince Rupert, in addition to the terminal itself. We consider you have to have sufficient surge capacity there to compensate for breakdowns or delays in the system, because the transportation system, even if it is in the best of shape, will have a certain amount of fragility. I think the fact that we will be Prince Rupert on stream will not only provide an alternative outlet, but indeed, if we can go for the storage capacity, will give us that sort of catch-up capability which we have been lacking. You have a situation such as the delay in the Seaway opening here, which has caused us some problems, and then the fact that we did not have sufficient grain in time to match the arrival of the Great Lakes vessels. That has certainly been very frustrating. But it has been caused, to some extent, by a lack of co-ordination. In our view we have to identify these weaknesses, and that is precisely what we are doing. If we look at it in a very objective way, we can define a system which will take into consideration and account for, compensate, for those kinds of breakdowns.

Dr. Horner may have something further to say.

**Mr. Ritchie (Dauphin):** Mr. Minister, maybe, then, you can answer this. Why have the Americans developed some sort of surge capacity when, as you say, we under somewhat similar circumstances do not seem to have been able to do that? Can you give us some ideas on this?

**Mr. Mazankowski:** Well, maybe it is because we have not had a Conservative government in this country for 16 years.

**Mr. Whelan:** Why did you not do it when you were there?

**Mr. Mazankowski:** We did not have enough time.

**Dr. Horner:** Dr. Ritchie, the American system, of course, has its problems as well. But it is so much larger than ours. They have something over 200,000 hopper cars in operation, so they can, in spite of their problems, move a very large quantity of grain as well as have the surge capacity the Minister is talking about. I think that is why Prince Rupert is so impor-

[Translation]

**M. Mazankowski:** M. Horner pourrait peut-être ajouter quelque chose, mais nous n'avons pu exploiter toutes les possibilités qui s'offraient à nous sur le marché international à cause des limites de notre réseau de transport, entre autres raisons. En 1972-1973, nous avons exporté environ 21.4 millions de tonnes métriques de céréales, chiffre que nous n'avons jamais pu dépasser. Il faut certainement le faire pour accroître notre influence dans le marché international. Au cours de la dernière campagne agricole, nous avons exporté environ 18.9 millions de tonnes métriques de céréales et de graines oléagineuses, un net recul par rapport à 1972-1973. La Commission canadienne du blé a souvent signalé qu'elle avait dû refuser ou reporter des commandes de l'ordre de 4 millions de tonnes métriques. Les débouchés existent donc déjà et c'est pourquoi le transport des céréales est notre priorité.

Je ne connais pas très bien le système américain, mais je sais qu'il dispose d'un énorme potentiel de stockage transitoire. C'est un aspect que nous devons étudier de très près et c'est pourquoi nous sommes favorables à la création d'un tel potentiel au port de Prince-Rupert, en plus du terminal lui-même. Il faut disposer là-bas d'un potentiel de stockage suffisant pour faire face à toute interruption ou retard se traduisant par une accumulation, car une certaine fragilité est inhérente au réseau de transport. La mise en service des installations de Prince-Rupert offrira non seulement des débouchés de plus, mais aussi, grâce au potentiel de stockage, nous disposerons d'installations de rattrapage qui nous faisaient défaut jusqu'à maintenant. Par exemple, l'ouverture tardive de la voie maritime pose certaines difficultés et nous n'avions pas assez de céréales pour charger les navires arrivant des grands lacs. Cette situation a été très irritante mais elle découlait en partie d'un manque de coordination. C'est pourquoi nous cherchons à identifier les faiblesses du système. En adoptant une attitude très objective, nous pouvons mettre sur pied un système capable de faire face à ces perturbations.

M. Horner a peut-être quelque chose à ajouter.

**M. Ritchie (Dauphin):** Vous pouvez peut-être répondre à une autre question, monsieur le ministre. Comment se fait-il que les Américains aient pu créer ce potentiel de stockage transitoire de crête alors que nous n'y avons pas réussi dans des circonstances à peu près semblables? Pouvez-vous nous donner des explications?

**M. Mazankowski:** Probablement parce que nous n'avons pas eu de gouvernement conservateur pendant 16 ans.

**M. Whelan:** Pourquoi ne l'avez-vous pas fait lorsque vous étiez au pouvoir?

**M. Mazankowski:** Nous n'en avons pas eu le temps.

**M. Horner:** Monsieur Ritchie, le réseau de transport américain a aussi des difficultés, mais il est beaucoup plus important que le nôtre. On dispose d'environ 200,000 wagons trémies et c'est pourquoi on peut, malgré tout, transporter des céréales en grandes quantités et disposer du potentiel qu'a mentionné le ministre. C'est pourquoi les installations de Prince-Rupert sont



[Texte]

tant—to give us that contingency and surge capacity to get into those markets we have lost out on.

**Mr. Ritchie (Dauphin):** What about the very large use of trucks within the American industry? Is there any similar role for trucking in Canada?

**Mr. Mazankowski:** Well, that is a matter our committee looked at, and I know it is a matter we will be pursuing. There is a great amount of interest from the Prairie Trucking Associations to assist in grain movement and I am sure it is one of those areas Dr. Horner will be examining, depending on the winter and depending on the necessity of moving grain from branch lines which may not be serviced onto the main line. A number of alternatives can be employed in that particular area. We have to look at the costs, of course. I have been going to a lot of farm meetings lately, and I have been reminded that, you know, it is all right, Mr. Minister, you want to move more grain, but at what cost? And we have to weigh that; the cost factor always has to be taken into consideration.

• 1655

**Mr. Ritchie (Dauphin):** Do you think, in the trucking, that whatever comes out of it will be largely at the farmer's own expense as an individual rather than as part of a concentrated movement, shall we say, or as part of the trade expense? Will the farmer, himself, have to haul it the distance or will the system provide for it?

**Mr. Mazankowski:** Well, many farmers today are hauling their grain much further distances and they are utilizing alternative points. I have not developed a program for supplementing or subsidizing the trucking industry. As you know, we are in a period of restraint. I am trying to provide additional hopper car capacity and improve some of the branch lines. In this current fiscal year, 1980-81, we will be spending some \$268 million to \$270 million in the grain handling and transportation system. We have not defined or devised any policy in that direction but it will certainly be one that will be considered as a result of Dr. Horner's initiatives and the recommendations that are flowing from this report.

**Mr. Ritchie (Dauphin):** One last question. Dr. Horner, in your observation of the system, there has long been an argument that the movement of board grain, wheat and barley mainly, and also the responsibility of moving rape and flax as open market grains, tend to conflict. Do you see this as a problem and will you be making any changes in the system?

**Dr. Horner:** Well, I think it has, in the past, been a problem, particularly insofar as rapeseed is concerned, of cleaning it at the terminals and the more of it that can be cleaned inland, the better system we will have and the more fluid the system we will become at those terminals, whether at Vancouver or Thunder Bay. That is an important consideration and, as I understand, the technology is that rapeseed takes longer to clean and therefore holds up the whole terminal operations. In the present week, the Wheat Board has suggested that at least 50 per cent of the rapeseed going to Vancouver be cleaned. We are also working on the problem of some sort

[Traduction]

si importantes, car elles nous doteront de ce potentiel de stockage transitoire d'urgence et nous permettront de pénétrer les marchés qui nous ont échappé.

**M. Ritchie (Dauphin):** Et le rôle important du transport par camion dans l'industrie américaine? En est-il de même au Canada?

**M. Mazankowski:** Notre comité a étudié cet aspect et je sais que nous l'approfondirons. Les associations de camionnage des Prairies sont très intéressées à participer au transport des céréales et je suis sûr que M. Horner envisagera cette possibilité selon les conditions météorologiques et la nécessité de transporter des céréales à partir de lignes qui ne sont peut-être pas raccordées à la ligne principale. On peut choisir entre différentes options, et nous devons aussi, évidemment, tenir compte des coûts. J'ai assisté à beaucoup de réunions dans les fermes récemment, et on m'a rappelé que le transport du grain entraînait toujours certains coûts. Nous devons donc en tenir compte.

**M. Ritchie (Dauphin):** Si l'on a recours au camionnage, est-ce l'agriculteur qui en assumera les frais ou bien considérera-t-on cela comme partie intégrante du système?

**M. Mazankowski:** Bien des agriculteurs transportent déjà par camion leurs céréales sur de plus grandes distances jusqu'à différentes localités. Je n'ai pas établi de programme en vue de subventionner le secteur du camionnage. Comme vous le savez, nous traversons une période d'austérité. Je tente d'augmenter le nombre de wagons-trémies et d'améliorer certaines lignes d'intérêt local. Au cours de la présente année financière, 1980-1981, nous affecterons de 268 à 270 millions de dollars au réseau de transport et à la manutention des grains. Nous n'avons pas établi de politique à cet égard, mais nous envisageons certainement de le faire par suite des efforts de M. Horner et des recommandations du rapport.

**M. Ritchie (Dauphin):** Une dernière question. Monsieur Horner, d'aucuns disent depuis longtemps qu'il existe un conflit entre le transport des céréales relevant de la Commission, surtout le blé et l'orge, et celui du colza et de la graine de lin, vendus librement. Avez-vous constaté un tel problème et apporterez-vous des changements au système en conséquence?

**M. Horner:** Cela a posé des difficultés dans le passé, surtout pour ce qui est du nettoyage du colza aux terminaux. Et en nettoyant plus sur place, on pourra améliorer le système et dégager les terminaux, que ce soit à Vancouver ou à Thunder Bay. C'est un facteur important car le nettoyage du colza prend du temps et retarde toutes les activités aux terminaux. Pour cette semaine, la Commission canadienne du blé a proposé qu'au moins 50 p. 100 du colza transporté à Vancouver soit nettoyé auparavant. Nous cherchons aussi à prendre des dispositions à l'égard de la mise en commun du colza, il s'agira

## [Text]

of pooling arrangements relative to rapeseed, and it may be just an exchange of paper, but that would certainly speed up the system at the ports.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Ritchie. Both the producers and the movers are honoured to have a second contender with us this afternoon, Mr. Axworthy. I apologize for having called Mr. Whelan the leader. I guess it is not over yet, so you are all still in the race.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, it has not even started yet.

Mr. Chairman, I would like to begin by expressing my welcome to Dr. Horner to his new-found home in the City of Winnipeg which is still the centre of the grain industry in this country and we hope it will continue to be even under a Conservative administration which suffered such a substantial defeat in the province in the last election. I hope there will be no retribution as the result of that particular accolade.

Mr. Chairman, I have a couple of questions that might be applied both to Mr. Horner and to the Minister going back to the basic objective of increasing the movement of grain by 20 per cent in this grain year, 1979-80. I am a little concerned about the figure because according to the report that was just tabled with this Committee this afternoon, the Wheat Board said that a maximum increase would be to twenty-two million tons which would only represent a 10 per cent increase. It would follow from that there would have to be substantial changes in the transit system and the only one that is available now is the trans-shipment of grain through the Port of Montreal, and, as you know, a commitment of that particular movement would require a number of major decisions to be made. I would be interested in knowing if, in fact, any steps have been taken to begin re-organizing the major trans-shipment of grain through the Lakehead to the Port of Montreal by rail and particularly whether the railways have agreed to a higher mobilization and agreed to provide the locomotive power necessary to move the grain freight on the trans-continental line, particularly when you take into account that locomotive power is a substantial addition in the winter months because the train loads are that much smaller.

• 1700

Secondly, the major question would be as to who would cover the costs, the additional costs, of those new train loadings on the transcontinental line to Montreal. It has been suggested that there is a very high multiplication of costs by rail transshipment into Montreal and it would be very important to determine at this stage who was going to cover those additional costs, if that were the case. The questions I would direct to both the Minister and Dr. Horner are, have any steps been taken to begin that movement of additional grain loads into Montreal? To what extent have agreements been made with the railways that this would be the case? And what formula would be applied for the cost of such a movement?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, first of all, Mr. Axworthy's figures and mine do not seem to jibe. Last year we exported 18.9 million metric tons. In my calculation, a 20-per

## [Translation]

peut-être seulement d'un échange de documents, mais cela a trait certainement au mouvement dans les ports.

**Le président:** Merci, monsieur Ritchie. Les producteurs et les transporteurs ont l'honneur d'accueillir un deuxième candidat cet après-midi, M. Axworthy. Je m'excuse d'avoir appelé M. Whelan le leader, ce n'est pas encore terminé, vous êtes toujours dans la course.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, ce n'est même pas encore commencé.

Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord souhaiter la bienvenue à M. Horner à Winnipeg qui demeure le centre de l'industrie céréalière dans notre pays. Nous espérons qu'il sera maintenu en poste même sous les conservateurs qui ont subi une telle défaite dans la province aux dernières élections. J'espère qu'il n'y aura pas de représailles.

Mes questions s'adressent aussi bien à M. Horner qu'au ministre et portent sur l'objectif fondamental qui est d'augmenter le transport des grains de 20 p. 100 pendant l'année 1979-1980. Ce chiffre me préoccupe un peu car selon le rapport qui vient d'être déposé auprès du Comité cet après-midi, la Commission canadienne du blé prévoit une augmentation maximale de 10 p. 100, soit jusqu'à 22 millions de tonnes. Il faudrait donc apporter des changements fondamentaux au système de transit. Pour l'instant, le transbordement de grain par le port de Montréal est notre seul recours, et, comme vous le savez, il faudrait que des décisions importantes soient prises pour ce faire. Je voudrais savoir si des mesures ont été prises à l'égard du transbordement de grain par chemins de fer de Lakehead au port de Montréal. Plus particulièrement, je voudrais savoir si les chemins de fer ont accepté une plus grande mobilisation et ont convenu de fournir les locomotives nécessaires au transport du grain sur la ligne transcontinentale, surtout pendant l'hiver, quand les chargements sont beaucoup moins importants.

Deuxièmement, il importe de savoir qui va en assumer les coûts, c'est-à-dire les coûts supplémentaires des nouveaux chargements effectués sur la transcontinentale, jusqu'à Montréal. D'aucuns prétendent que le transbordement des marchandises d'un wagon à l'autre à Montréal, augmenterait considérablement les coûts et qu'il faudrait donc déterminer dès le départ qui va les assumer. J'aimerais donc savoir, de la bouche du ministre ou de M. Horner, si des mesures ont été prises pour acheminer vers Montréal des quantités supplémentaires de céréales? A cet égard, des ententes ont-elles été conclues avec les sociétés de chemins de fer? Quelle formule serait alors appliquée pour le partage des coûts qu'entraîneraient ces expéditions supplémentaires?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, les chiffres de M. Axworthy ne concordent pas tout à fait aux miens. L'année dernière, nous avons exporté 18.9 millions de tonnes métriques.



[Texte]

cent increase would be something in the order of 23 million metric tons. The figure of 22 million metric tons, which he alluded to, is not really accurate in terms of the 10-per cent figure he attaches to it. We are really looking at a target of about 23 million metric tons.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I was just referring to his own report that was just tabled in the Committee, it says 22 million tonnes.

**Mr. Mazankowski:** Well, 18.9 million metric tons is what we exported in the last crop year. We slipped quite a bit, we slipped by almost 10 per cent. My original target, assuming that we would have maintained the status quo, would have been a 10-per cent increase. Because we slipped, I thought it was reasonable to assume that we should be able to increase it by 10 per cent over the previous year. There are negotiations going on between the Canadian Wheat Board and the railways for the winter movement of grain. The details have not been worked out yet but I am satisfied that they will be, in a satisfactory manner.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I would say that that is a very incomplete answer. I put very specific questions to the Minister and to Dr. Horner . . .

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I just finished telling the member that the negotiations were still going on. When they are completed, I will probably be glad to provide the complete answer.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, if I may repeat, it appears to me that winter is already upon us, the lake is already plugged. It would seem to me that perhaps the Minister would be prepared to tell us when the negotiations would be completed, and are there some assurances that the additional costs would not be provided by the producers in that case?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I met with the Chief Commissioner of the Wheat Board yesterday and I will be seeing him again on Monday. Negotiations are going on. As soon as they are completed I will be very glad to advise the honourable member.

**Mr. Axworthy:** All right, Mr. Chairman, I will await with interest the Minister's decision.

I would like as well to ask the Minister whether the new government has continued the commitment of the previous government to spend upwards of \$800 million in the rebuilding of the railway lines. There has been no indication from the new government as to whether they intend to continue with that commitment, which is an essential part of the rebuilding process and is also a recommendation within the new task force report. Is the commitment there?

**Mr. Mazankowski:** I am not sure where the honourable member has been. He had better check back with his source of information. The continuation of the railway program has been announced, is being continued, and is in the estimates for next year.

**Mr. Axworthy:** Can the Minister provide the exact figures as to what the allocations will be?

[Traduction]

Selon mes propres calculs une augmentation de 20 p. 100 représenterait à peu près 23 millions de tonnes métriques. Le chiffre de 22 millions de tonnes métriques dont il a parlé ne correspond donc pas à une augmentation de 10 p. 100, comme il le prétend. Notre objectif est donc d'environ 23 millions de tonnes métriques.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, je citais tout simplement le rapport que le ministre lui-même nous a présenté et où il est question de 22 millions de tonnes métriques.

**M. Mazankowski:** Ce chiffre de 18.9 millions de tonnes métriques représente nos exportations de l'année dernière. Elles ont diminué un peu, de près de 10 p. 100. Si on avait pu maintenir le statu quo, mon objectif initial était une augmentation de 10 p. 100. Étant donné que notre production a diminué, j'ai pensé qu'il valait mieux prévoir une augmentation de 10 p. 100 de nos exportations par rapport à l'année précédente. Les négociations se poursuivent entre la Commission canadienne du blé et les sociétés de chemins de fer en ce qui concerne le transport des céréales en hiver. Elles n'ont pas encore abouti, mais je suis confiant.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, j'estime que cette réponse est tout à fait incomplète. J'ai posé des questions très précises au ministre et à M. Horner . . .

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je viens de dire au député que les négociations se poursuivaient. Quand elles auront abouti, je lui fournirai une réponse plus détaillée.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, je me répète peut-être, mais l'hiver est déjà là, et le lac est pris par les glaces. Je pensais que le ministre pourrait quand même nous dire à quelle date les négociations pourraient se terminer et qu'il pourrait nous garantir que ces coûts supplémentaires ne seraient pas assumés par les producteurs?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'ai rencontré hier le commissaire en chef de la Commission canadienne du blé et je dois le revoir lundi prochain. Les négociations se poursuivent. Dès qu'elles seront terminées, je vous ferai part des résultats.

**M. Axworthy:** Très bien, monsieur le président. J'attends donc avec impatience la décision du ministre.

J'aimerais également savoir si le nouveau gouvernement va respecter l'engagement de son prédécesseur, c'est-à-dire consacrer plus de 800 millions de dollars à la reconstruction des voies ferrées. Le nouveau gouvernement n'a pas encore fait connaître sa position; or, il me semble que cet engagement constitue un élément essentiel de tout le programme de reconstruction et qu'il fait également l'objet d'une recommandation du rapport du groupe de travail. Avez-vous donc l'intention de respecter cet engagement?

**M. Mazankowski:** De toute évidence, le député n'a pas une bonne source de renseignements. En effet, nous avons déjà avancé que le programme de reconstruction des chemins de fer se poursuivait et qu'il figurait au budget de l'année prochaine.

**M. Axworthy:** Pourriez-vous nous donner le montant exact des crédits qui y sont affectés?

[Text]

**Mr. Mazankowski:** When the estimates are tabled you will have that information.

**Mr. Axworthy:** All right. I would like as well, Mr. Chairman, to know whether Dr. Horner or, again, the Minister, is in agreement with the statements made by the chairman of the task force relating to the use of the Port of Churchill in the Province of Manitoba, as to whether it really is irrelevant to the movement of grain and should be closed down or whether, in fact, there is a continuing use and whether Dr. Horner sees us improving and adding to and expanding this port of Churchill to improve its use, as in that report.

**Dr. Horner:** If I could respond in this way: the recommendation in the report makes reference to the interchange relative to Churchill. I think the important, pragmatic thing is that we have a terminal facility there and the rail line to it, let us make the maximum use of Churchill. To that extent, we will have a program that will make the maximum use of Churchill.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, if I may ask Dr. Horner, one of the major problems in the utilization of Churchill is the relative weakness of the rail line into Churchill. Are there plans now to rebuild or substantially upgrade that rail line so that it can carry the new hopper cars?

• 1705

**Dr. Horner:** Well, that is part of the rehab program and we would hope that that work would go on, but I would point out that if we can do it in the late winter months, the line will be able to carry that. In addition to that, we have in process the use of our ballast cars with hopper tops which could be used on the Churchill line.

**Mr. Axworthy:** Thank you. Mr. Chairman, I have another question, related to a past statement about the proposed use of trucking as a vehicular mode for moving grain. Again, the past government indicated that it intended to pay the full difference between trucking and rail line cost. Is the new government prepared to make the same kind of commitment?

**Mr. Mazankowski:** At the present time we do not have a program developed for the utilization of trucks.

**Mr. Axworthy:** Well, Mr. Chairman, in examining the usage, as the minister said he is now doing, is that based upon the principle that full cost coverage would be absorbed by the government?

**Mr. Mazankowski:** Well, if that is a representation, I will take it as such.

**Mr. Axworthy:** Well, Mr. Chairman, I am more asking whether it is a government commitment, not as a representation.

**Mr. Mazankowski:** I am not in a position to make a commitment on something that we have not even considered in detail. The report has just been received. Dr. Horner is going to be looking at the whole host of initiatives that can facilitate the movement of grain. That will be one of them. The questions is quite hypothetical.

[Translation]

**M. Mazankowski:** Vous le saurez quand le budget sera présenté.

**M. Axworthy:** Bien. J'aimerais également savoir si M. Horner ou le ministre sont d'accord avec le président du groupe de travail en ce qui concerne l'utilisation du port de Churchill au Manitoba. Pensez-vous que ces installations portuaires ne conviennent pas au transport des céréales et que, par conséquent, elles devraient être fermées, ou bien estimez-vous qu'elles conviennent très bien et que l'on devrait même améliorer leur capacité, ainsi que le recommande le rapport?

**M. Horner:** La recommandation du rapport concerne l'échange de wagons à Churchill. Étant donné que ce port est équipé d'un terminal et qu'il est desservi par une voie ferrée, essayons de l'utiliser au maximum; un programme sera donc mis au point à cette fin.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, l'un des principaux handicaps du port de Churchill est justement l'état de la voie ferrée qui le dessert. Est-il prévu de reconstruire ou d'améliorer considérablement cette voie ferrée afin que les nouveaux wagons-trémies puissent y circuler.

**M. Horner:** Cela fait partie du programme de reconstruction et, si nous pouvons le faire, à la fin de l'hiver, les nouveaux wagons-trémies pourront emprunter cette voie ferrée. En outre, nous commençons à utiliser des wagons à ridelles, avec des trémies, qu'on pourrait faire circuler sur cette voie ferrée.

**M. Axworthy:** Merci. Monsieur le président, j'aimerais maintenant revenir sur la possibilité d'utiliser des camions pour le transport des céréales. Le gouvernement précédent avait indiqué qu'il s'engageait à payer toute la différence existant entre le coût du transport par camion et le coût du transport par voie ferrée. J'aimerais savoir si le nouveau gouvernement est prêt à en faire autant?

**M. Mazankowski:** Pour l'instant, nous n'avons pas encore mis au point un programme d'utilisation des camions pour le transport des céréales.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, le ministre a dit qu'il en étudiait la possibilité, mais j'aimerais savoir s'il parle du principe selon lequel les coûts seront absorbés dans la totalité par le gouvernement?

**M. Mazankowski:** Je considère cela comme une suggestion.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, je ne fais pas une suggestion; je demande plutôt si le gouvernement actuel a l'intention de respecter cet engagement?

**M. Mazankowski:** Je ne suis pas en mesure de prendre un engagement tant que nous n'avons pas étudié la question en détail. Nous venons de recevoir le rapport et M. Horner va étudier toutes sortes de possibilités pour faciliter le transport des céréales. Il tiendra compte de celle que vous suggérez, mais pour l'instant, votre question est tout à fait hypothétique.



[Texte]

**Mr. Towers:** On a point of order, Mr. Chairman, by way of clarification to Mr. Axworthy. Is he talking about the Hall report or was there another commitment that he is speaking about?

**Mr. Axworthy:** There is a commitment as well in this report

**Mr. Towers:** No, no, but you mentioned the former government had a report and I am just wondering, were you talking about an adoption of the Hall report?

**Mr. Axworthy:** No, I said it made a commitment to cover the full cost of the differential trucking, a statement by the previous minister.

**The Chairman:** Whatever report is being referred to, it has little to do with grain. I think inasmuch as we have Dr. Horner here it might be interesting for some of the members to learn something about the work he is undertaking . . .

**Mr. Axworthy:** On a point of order, Mr. Chairman. I think we have been talking about grain movement, have we not? I take some exception to those remarks, as far as I am concerned.

**The Chairman:** Whatever exception to them that you want to. I will invoke the rule of relevancy. I have been fairly broad. We brought at some considerable inconvenience and expense Dr. Horner here to talk about his capacities under a very clear term of reference. What the members have done this afternoon, and I have overlooked it, is to have reference to a document that the Minister has seen fit to table in response to requests for that document.

I would remind you, and remind all gentlemen, that the purpose of the meeting this afternoon and the latitude of the Chair in allowing you to proceed under Vote 1 had only to do with accommodation of the members; it had not to do with the wasting of Dr. Horner's time nor that of the Minister. We have appropriate votes that have been before us for some three or four weeks now, dealing with surface transportation in which these questions might more properly be put to the minister, in the context of the ministers appearing in front of the Committee with appropriate technical support staff to answer the questions directly. In the interests of grain and grain producers and the movement of grain, of course you are quite relevant and I am quite prepared to accept that.

**Mr. Axworthy.**

**Mr. Axworthy:** Well, Mr. Chairman, if we are not talking about the problem of moving grain through truckers, we can turn back to the position that Dr. Horner now has. I have understood from his remarks that he does not feel that he is in a position as yet to exercise the full authority of his office; that he is still in a preliminary stage. Could Dr. Horner indicate when he feels he will be fully operational as a co-ordinator and will be taking the decisions necessary as has been outlined in discussions in this Committee this afternoon.

**Dr. Horner:** I think I responded earlier to that, Mr. Axworthy. I hope in the early part of January I will have the entire team together.

[Traduction]

**M. Towers:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'aimerais demander à M. Axworthy s'il parlait du rapport Hall ou bien d'un autre engagement du gouvernement précédent?

**M. Axworthy:** Il est également question d'un engagement dans ce rapport.

**M. Towers:** Ce n'est pas cela; vous avez dit que l'ancien gouvernement avait fait faire un rapport et je me demande tout simplement si vous voulez parler de l'adoption du rapport Hall?

**M. Axworthy:** Non, j'ai dit que le gouvernement précédent s'était engagé à assumer la totalité de la différence de coûts entre le transport par camion et le transport par voie ferrée.

**Le président:** Quel que soit le rapport auquel vous faites allusion, il n'a pas grand chose à voir avec les céréales. Étant donné que nous avons M. Horner parmi nous, il serait peut-être plus intéressant de l'interroger sur la tâche qui l'attend . . .

**M. Axworthy:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je m'oppose tout à fait à ce genre de remarques, car, depuis tout à l'heure, nous parlons du transport des céréales, et . . .

**Le président:** . . . vous pouvez vous y opposer si vous voulez; quant à moi, je vais appliquer la règle de la pertinence des questions, car, jusqu'à présent, j'ai été plutôt généreux. Nous avons réussi à faire venir M. Horner, non sans peine, pour nous parler de son nouveau mandat; or, le comité ne s'est préoccupé jusqu'à présent que d'un document que le ministre a jugé bon de déposer en réponse à des questions là-dessus; je n'aurais pas dû vous laisser faire.

J'aimerais donc vous rappeler, à tous et à chacun, que l'objet de notre réunion de cet après-midi est l'étude du crédit 1; si j'ai été très indulgent quant à la nature de vos questions, c'était par complaisance, mais je n'ai pas l'intention de faire perdre le temps de M. Horner et du ministre. Certains crédits particuliers, dont nous avons été saisis il y a trois ou quatre semaines, portent précisément sur les moyens de transport par surface et, à mon avis, vous devriez plutôt poser ces questions au ministre lorsqu'il est accompagné des fonctionnaires responsables. En ce qui concerne les producteurs de céréales et le transport des céréales, votre intervention est, bien sûr, tout à fait pertinente et je l'accepte comme telle.

Monsieur Axworthy.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, si nous ne pouvons pas parler du problème du transport des céréales par camion, nous pouvons en revenir au mandat que s'est vu confier M. Horner. Selon ses propres paroles, il n'est pas encore en mesure d'exercer tous les pouvoirs que lui confère son nouveau poste; en quelque sorte, il est encore à l'étape préliminaire. M. Horner pourrait-il nous dire quand il pense pouvoir s'acquitter de toutes ses responsabilités de coordonnateur et prendre les décisions qui sont apparues comme nécessaires au cours des discussions de cet après-midi.

**M. Horner:** Je pense avoir déjà répondu à cette question, monsieur Axworthy. J'espère avoir réuni toute mon équipe dès le début de janvier.

[Text]

**Mr. Axworthy:** Could you indicate what staff complement and positions will be filled by that time?

**Dr. Horner:** Yes, I have announced all the positions except one or two. Mr. Doug Radke is coming as the deputy coordinator. He is now the Chairman of the Alberta Motor Transport Board. Mr. Jim Mants is coming from the Canadian Grain Commission. Mr. Gordon Davis is coming from the Canadian Wheat Board to liaise with the Wheat Board particularly in their block shipping arrangements. Mr. Rowland Murray is coming on the marine side. We still have to appoint somebody to liaise with the railroads and I am having some difficulty in getting the people I want there.

• 1710

**Mr. Lumley:** Who is on the marine side again?

**Dr. Horner:** Mr. Rowland Murray.

**Mr. Axworthy:** It sounds awfully close, Mr. Chairman. You still have not . . . Never mind. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I have had the same problem with that one too. Thank you, Mr. Axworthy. Mr. Nylander.

**Mr. Nylander:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister and Mr. Horner, welcome to Ottawa. I represent The Battlefords-Meadow Lake, and Blaine Lake, Saskatchewan is about three miles out of my area.

I certainly say that I must have respect for your courage in taking on a problem of this magnitude. I think finally we have someone ultimately responsible for pointing the finger at the weak links in the system and I think that is a very positive move on Mr. Mazankowski's part.

Getting to the problems of transportation, out on the Prairies everyone basically ships out the oats and ships in materials, and we have freight problems both coming in and going out on everything we do out there. One major concern of supporters of organized marketing is if your appointment will affect the future of the Wheat Board, what are your intentions for the future of the open-market system versus organized marketing of grains, and how will you control car allocation to each marketing sector? That is the open-market system versus the organized marketing system.

**Dr. Horner:** First of all, I see this role as strengthening the Canadian Wheat Board. I do not see it as in any way weakening it at all. My role is to provide them with the necessary transportation component that they can meet their sales commitments and increase them. So I do not have any problem with that one. I have had very good co-operation from the Chief Commissioner and the other commissioners and I expect that to continue. In so far as how we will allocate the cars vis-à-vis the Board and non-Board sectors, I am a little early in the job to give you a definitive answer on that but we will be looking closely at all the factors that are involved.

[Translation]

**M. Axworthy:** Combien d'employés allez-vous recruter d'ici là?

**M. Horner:** J'ai déjà annoncé tous les postes qui avaient été créés, à l'exception d'un ou deux. M. Doug Radke sera le coordonnateur adjoint. Il est actuellement président de l'«Alberta Motor Transport Board». M. Jim Mants vient de la Commission canadienne des grains et M. Gordon Davis, de la Commission canadienne du blé, sera notre agent de liaison avec cette commission, surtout en ce qui concerne les expéditions en bloc. M. Rowland Murray s'occupera des transports par voie maritime et il nous reste encore à nommer quelqu'un pour assurer la liaison avec les sociétés de chemins de fer; j'ai quelques problèmes de ce côté-là.

**M. Lumley:** Qui s'occupe des transports par voie maritime?

**M. Horner:** M. Rowland Murray.

**M. Axworthy:** Ce nom m'en rappelle un autre, monsieur le président. Vous n'avez toujours pas . . . tant pis. Merci, monsieur le président.

**Le président:** J'ai eu la même réaction. Merci, monsieur Axworthy. Monsieur Nylander.

**M. Nylander:** Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre et monsieur Horner, je vous souhaite la bienvenue à Ottawa. Je représente la circonscription de (Battleford-Meadow Lake) et Blaine Lake, en Saskatchewan, n'est qu'à trois milles de là.

J'admire sincèrement votre courage d'avoir accepté une tâche d'une telle envergure. Nous avons enfin quelqu'un qui pourra déceler les anomalies de notre système et M. Mazankowski doit être félicité d'avoir pris cette décision.

Pour revenir au problème du transport, dans les Prairies, la plupart des producteurs expédient de l'avoine et font venir des matériaux; or, nous avons des problèmes pour expédier et faire venir ces marchandises. Les partisans des systèmes de commercialisation se demandent si votre nomination va influencer le rôle de la Commission canadienne du blé; quelles mesures avez-vous l'intention de prendre vis-à-vis du système du marché libre, par opposition au système de commercialisation des céréales? Comment allez-vous répartir les wagons entre chaque secteur de commercialisation? Je veux parler du système du marché libre par opposition au système de commercialisation dirigé.

**M. Horner:** Tout d'abord, j'estime que mon rôle va renforcer celui de la Commission canadienne du blé et absolument pas l'amoindrir. Ma tâche consiste à lui fournir les moyens de transport dont elle a besoin pour respecter ses engagements de ventes et même pour les augmenter. Je n'ai donc aucun problème de ce côté-là. Jusqu'à présent, le Commissaire en chef et les autres commissaires m'ont apporté toute leur collaboration et j'espère que cela continuera. En ce qui concerne la répartition des wagons entre la Commission et les autres intervenants, je n'ai pas encore assez d'expérience pour vous donner une réponse définitive, mais nous allons étudier de très près tous les facteurs en présence.



## [Texte]

I would remind you that rapeseed is on the open market and is the major one that is of concern, but it is on the open market as a result of a vote by the producers. Therefore, I think we have to respect their wishes in that regard. It is also a very, very important cash crop across Western Canada.

**Mr. Nylander:** Right. Do the proposals introduced by the Murta task force come under your jurisdiction, for example, the steps to reduce turn-around time for cars, providing for the pooling of grain among companies, the increased use of inland terminals and the speeding up of movement of grain in other ways? If so, can you indicate how you intend to proceed with these proposals, and if not, what involvement do you have in this respect?

**Dr. Horner:** I would say that all the things that you have mentioned are things that I have to address myself to. We have already done some things in certain areas. The question of pooling of oilseeds is an important one and, as I said earlier in the meeting, it may be a very major impact particularly at Thunder Bay and Vancouver and we are hopeful that that will come about. There was a subcommittee under Jim Mants who has done a lot of work on the question of pooling of oilseeds. In the trade there is some restriction as they do not like the word pooling but that does not matter, so long as you have an exchange of paper, it can still work.

The other important thing is that the rapeseed is cleaned inland, the more fluid the system becomes at the terminal. At the moment there is a lot of cleaning going on inland, in Saskatoon, at Moose Jaw, at Edmonton and Calgary. I might say that 20 per cent of Edmonton's elevator capacity is from Saskatchewan.

**Mr. Nylander:** What about physical pooling of grains and paper pooling of grains? How would that solve the problem?

• 1715

**Dr. Horner:** Well, at the moment you have to switch out the rapeseed cars. As an example, on one train in Vancouver a couple of weeks ago there were 103 cars in the train and it took 52 switches to get it there. So you can see what that does to the congestion in a crowded port like Vancouver. So, if we can overcome that, then you can direct your cars much more efficiently.

**Mr. Nylander:** What is your estimate of how much we can improve the turn-around time on cars when you have got your feet right into the system? Do you think you can pull it off, like the Boze-Allen Report said, when they were talking about 15 per cent?

**Dr. Horner:** Oh, I think that should be our target and we should attempt to get there. And a number of things that can help are, again, some of the things that are mentioned in the recommendations and, in addition to that, the identification of the empties I think is going to be a major help. One directional

## [Traduction]

J'aimerais vous rappeler que les graines de colza sont vendues sur le marché libre, à la suite d'un vote des producteurs, et que cela pose de graves problèmes. Toutefois, nous devons respecter la volonté des producteurs. Il s'agit également d'une culture très importante pour l'Ouest du Canada.

**Mr. Nylander:** Bien sûr. Les propositions élaborées par le groupe de travail Murta s'adressent-elles à vous? Je veux parler, par exemple, des mesures destinées à réduire le temps de rotation des wagons, à permettre la mise en commun des wagons des sociétés pour le transport des céréales, à accroître l'utilisation des terminaux de l'intérieur du pays et à accélérer le transport des céréales de façon générale. Si ces propositions vous ont été adressées, pourriez-vous nous dire ce que vous avez l'intention d'en faire et, si non, si vous avez l'intention de dire quand même ce que vous en pensez?

**M. Horner:** Tous les problèmes que vous avez mentionnés font partie de ceux auxquels je devrai moi-même m'attaquer. Nous avons déjà pris des mesures dans certains domaines; la mise en commun des wagons pour le transport des graines oléagineuses est une question importante qui, comme je l'ai déjà dit, aura sans doute des conséquences très importantes, surtout à Thunder Bay et à Vancouver. Nous espérons donc que cette recommandation sera appliquée. Un sous-comité, sous la direction de Jim Mants, a d'ailleurs longuement étudié cette question. Les sociétés n'aiment pas beaucoup ce mot «mise en commun» mais cela n'a pas d'importance; du moment que l'on se met d'accord par écrit, cela peut marcher.

Par ailleurs, plus on nettoie de graines de colza à l'intérieur du pays, plus le système est fluide aux terminaux. C'est une considération importante. À l'heure actuelle, beaucoup d'opérations de nettoyage se font à l'intérieur du pays, à Saskatoon, à Moose Jaw, à Edmonton et à Calgary. Environ 20 p. 100 de la capacité des éleveurs d'Edmonton sont utilisés par des graines provenant de la Saskatchewan.

**Mr. Nylander:** Ne pourrait-on pas mettre en commun toutes ces céréales? Cela ne résoudrait-il pas le problème?

**M. Horner:** À l'heure actuelle, il vous faut faire sortir les wagons de colza du convoi. Par exemple, dans un des convois qui est allé à Vancouver il y a quelques semaines, il y avait 103 wagons et il a fallu 52 manœuvres d'aiguillage pour l'y amener. Vous voyez donc comment cela peut contribuer à remplir les embouteillages dans un port comme celui de Vancouver. Si nous arrivons à régler cette difficulté, il sera alors possible de diriger les wagons plus efficacement.

**Mr. Nylander:** De combien pourrions-nous améliorer le temps de rotation pour les wagons si l'on cherche vraiment à améliorer le système? Croyez-vous que nous pourrions atteindre le chiffre cité dans le rapport Boze-Allen où il était question d'une amélioration de 15 p. 100?

**M. Horner:** Je crois que ce la devrait être notre objectif, nous devrions essayer de l'atteindre. Une autre chose qui pourrait nous aider et que l'on retrouve dans les recommandations, c'est cette question d'identification des wagons vides. Des mouvements uni-directionnels nous a déjà aidés à améliorer

## [Text]

movement has already improved the situation somewhat. A number of these things taken together should be able to have an impact on the turn-around time.

**Mr. Nylander:** Thank you very much, Dr. Horner.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Nylander.

Mr. Deniger.

**Mr. Deniger:** Thank you, Mr. Chairman.

To the Minister and to his honoured guest,

Monsieur Horner, vous avez des pouvoirs très larges, très étendus, pour ce qui concerne la répartition, la distribution des véhicules des chemins de fer. Je me demande où cessent en réalité ces pouvoirs et ma question plus précise est celle-ci: dans l'Est, il y a plusieurs ports, comme le port de Montréal, le port de Québec, Port-Cartier, qui ont des élévateurs à grains. Si on se fie à ce rapport-ci et si on se fie aux prévisions du ministre, il va falloir se servir de *unit trains*, comme on dit en anglais, pour desservir ces ports-là. Une fois que le wagon est rendu au port, où commencent vos pouvoirs et où se terminent-ils?

**Dr. Horner:** Well, I would suggest that insofar as those cars are carrying western grain they remain under our jurisdiction, and indeed we would expect to use all of those transfer houses on the St. Lawrence in a major way, both summer and winter.

**M. Deniger:** Ce que je veux dire monsieur Horner, c'est ceci: Je partage les objectifs optimistes du ministre, c'est-à-dire augmenter nos exportations, tenter de réduire la période de temps qu'on appelle le *Turnaround* pour les wagons de chemin de fer, mais si vous n'avez pas les pouvoirs nécessaires au port même où le déchargement se fait, comment allez-vous réussir à réduire ce temps et à augmenter nos exportations?

**Dr. Horner:** Well, I consider that we do have the powers in those ports.

**M. Deniger:** Pourriez-vous les énumérer? Quelles sortes de pouvoirs avez-vous à ce moment-là?

**Dr. Horner:** Well, the powers of the leverage of the office.

**M. Deniger:** Je vais vous donner un exemple. Parmi les difficultés auxquelles nos exportateurs de grain ont dû faire face au Canada, on note les conflits ouvriers qui sont survenus soit au port de Montréal, soit au port de Vancouver. Je parle évidemment des inspecteurs de blé. Dans la description de tâches que vous avez, je ne vois pas que vous ayez de responsabilité ou d'autorité dans le cas d'un conflit ouvrier et je note, à la page 16 du rapport de M. Murta, que vous avez quand même le pouvoir d'aller au ministre et je cite:

S'il le juge nécessaire à un moment quelconque, le coordonnateur demandera au ministre de lui accorder les pouvoirs supplémentaires appropriés lui permettant de bien remplir son mandat.

Si jamais il y avait un arrêt de travail des inspecteurs qui paralyserait le mouvement du blé au pays, quels pouvoirs auriez-vous?

**Dr. Horner:** Well, I do not think there is any power for me in the terms of reference relevant to labour management

## [Translation]

rer sensiblement la situation. Un certain nombre de ces solutions prises ensemble devraient avoir un certain impact sur ce fameux temps de rotation.

**M. Nylander:** Merci beaucoup, monsieur Horner.

**Le président:** Merci, monsieur Nylander.

Monsieur Deniger.

**M. Deniger:** Merci, monsieur le président.

Au Ministre et à son honorable invité.

Mr. Horner, you have very wide and widespread powers concerning the dispatching or distribution of railway vehicles. I am wondering where, in real life, those powers stop and this is my specific question. In the East, there are many ports such as the port of Montreal, Quebec, Port-Cartier, where there are grain elevators. If we take this report and the Minister's estimates, we will have to use unit trains to serve those ports. Once the railroad car has arrived in a port, where do your powers start and where do they stop?

**M. Horner:** Puisqu'il y a du grain de l'Ouest dans ces wagons, il me semble qu'ils relèvent toujours de notre compétence et nous nous attendons, en vérité, à nous servir de tous ces points de transfert sur le fleuve Saint-Laurent été comme hiver.

**Mr. Deniger:** What I mean, Mr. Horner, is this. I share the Minister's optimistic objectives which are to increase our exports and try to bring down turnaround time for railway cars, but if you do not have the powers necessary to do so in the port where the unloading is done, how are you going to manage to decrease that time and increase our exports?

**M. Horner:** Je crois que nous avons ce pouvoir dans ces ports.

**Mr. Deniger:** Could you tell us what they are? What kind of powers do you have at that point?

**M. Horner:** Tous les pouvoirs que nous accorde la Commission.

**Mr. Deniger:** Here is an example. Among all the problems our grain exporters have had to face in Canada, there are the labour conflicts that occurred either in the port of Montreal or in the port of Vancouver. I am talking about the wheat inspectors, of course. In your job description, I do not see where you are responsible or where you have authority in the case of labour disputes and I note on page 16 of Mr. Murta's report that you do have the power to go to the Minister and I quote:

If he deems necessary at some point, the co-ordinator can ask the Minister to grant him the appropriate supplementary powers needed to fulfil his mandate.

If ever a work stoppage by inspectors were to paralyse the movement of wheat in this country, what powers would you have?

**M. Horner:** Je ne crois pas que ce mandat me donne des pouvoirs concernant les négociations entre employeurs et



[Texte]

negotiations. Obviously that has to be done outside my responsibility. I do intend though to become knowledgeable about and talk with the various labour unions that are involved in the movement of grain so that, hopefully, we can at least try and prevent breakdowns in the system.

**M. Deniger:** Est-ce que c'est votre intention, si j'ai bien compris, d'intervenir personnellement dans ce genre de dossier-là, sans nécessairement prendre position de part et d'autre, mais peut-être en identifiant la partie qui pourrait être coupable ou la partie qui pourrait être de mauvaise foi dans un conflit ouvrier entre le ministre des Transports ou le Conseil du Trésor, devrais-je dire, et les inspecteurs de blé, par exemple, ou les débardeurs?

**Dr. Horner:** Well, I think it would be not correct for me to become involved in the labour-management negotiations.

**M. Deniger:** Alors, vous êtes encore une fois à la merci des relations ouvrières au pays.

**Dr. Horner:** If you would like to put it that way, but I think that much can be done by creating goodwill with the people and having them as part of the team that is going to move grain, whether it goes out to the east or west coast.

**M. Deniger:** Monsieur Horner, vous êtes sûrement d'accord avec la politique qui a été énoncée par le ministre des Transports et qui suit en réalité la politique de son prédécesseur, c'est-à-dire l'augmentation des wagons de chemin de fer pour le mouvement des céréales. Est-ce que vous êtes quand même satisfait et est-ce que vous avez l'assurance qu'il existe présentement au Canada assez de locomotives pour tirer ces wagons additionnels?

**Dr. Horner:** I can say that that is of immediate concern, obviously. I have had some discussions with both railways and I am confident that we will have the pulling power.

**M. Deniger:** J'aimerais savoir si M. Horner est en mesure de nous donner une opinion, pour ne pas dire une projection, sur la croissance ou l'arrêt de ce qu'on appelle en anglais les *inland terminals*. Est-ce que vous voyez personnellement un avenir certain dans ce genre d'élévateur ou est-ce que vous pensez que les deux ou trois qui existent, dont un à Weyburn et quelques autres un peu plus au nord de la Saskatchewan, sont des essais, ou est-ce que vous voyez dans l'avenir ce genre de structure se multiplier?

**Dr. Horner:** Well, I do not know whether these kinds of structures will increase but I think, as the Minister said earlier, that if we are going to achieve our targets, we are going to have to make maximum use of the facilities that we have.

**M. Deniger:** Une dernière question, monsieur Horner, et elle s'adresse autant au ministre des Transports qui est aussi ministre responsable de la Commission canadienne du blé. J'étais inquiet d'apprendre que les *lakers* desservaient d'habitude cette année des ports comme Duluth, c'est-à-dire des ports américains, au détriment de ports comme Thunder Bay. Et justement ce qui se passe à Thunder Bay ces temps-ci, c'est qu'il y a un énorme amoncellement de blé, mais il n'y a malheureusement pas les bateaux pour les amener à l'Est, ce

[Traduction]

employés. Cela doit se faire hors de ma compétence. Cependant, j'entends bien étudier le sujet à fond et rencontrer les différents syndicats ouvriers qui s'occupent du mouvement du grain de façon à pouvoir, espérons-le, au moins essayer d'éviter la panne sèche de tout le système.

**Mr. Deniger:** Unless I am mistaken, then, do you intend to intervene personally in that sort of thing without necessarily being in favour of one or the other of the parties but perhaps by identifying the party which might be guilty or the party which might be negotiating in bad faith in a labour conflict between the Minister of Transport or Treasury Board, rather, and the wheat inspectors, say, or the dockers?

**M. Horner:** Je ne crois pas que je devrais me mêler des négociations entre l'employeur et l'employé.

**Mr. Deniger:** So, you are once more at the mercy of labour relations in this country.

**M. Horner:** Si vous y tenez, je crois qu'on peut faire beaucoup en créant de la bonne volonté chez les gens et en leur faisant sentir qu'ils font partie de l'équipe qui doit livrer le grain, que ce soit vers les ports de la côte est ou ouest.

**Mr. Deniger:** Mr. Horner, you are probably in agreement with the policy stated by the Minister of Transport and which, in actual fact, flows from the policy of his predecessor, and I refer more specifically to the increase in railway cars for the movement of grain. Are you really satisfied and do you have the assurance that presently there are enough locomotives in Canada to pull all those additional cars?

**M. Horner:** Évidemment, c'est là une de mes préoccupations immédiates. J'ai eu certaines discussions avec les deux sociétés de chemin de fer et je suis sûr que nous avons tout ce qu'il faut en ce domaine.

**Mr. Deniger:** I would like to know if Mr. Horner could give us an opinion, not to say a projection, on the increase or not of what are called inland terminals. Do you personally foresee a future for that kind of elevator or do you think that the two or three that exist already such as the one in Weyburn and the others a little further more north in Saskatchewan, are trials only or do you see a future for them and do you think more will be built?

**M. Horner:** Je ne sais pas si le nombre de ce genre de structures augmentera, mais comme l'a dit le ministre un peu plus tôt, je crois que si nous voulons atteindre nos objectifs, il nous faudra tirer le maximum des installations que nous avons.

**Mr. Deniger:** A final question, Mr. Horner; and one which is for the Minister of Transport who is also the Minister responsible for the Canadian Wheat Board, as well. I was quite concerned when I learned that the lakers were serving more American ports like Duluth this year at the expense of ports like Thunder Bay. Right now in Thunder Bay there is an enormous accumulation of wheat but there are unfortunately not enough boats to bring it East which makes it necessary to use the railroads. Could the Minister or Mr. Horner, if they

## [Text]

qui nécessite justement de se servir du chemin de fer. Est-ce que le ministre ou M. Horner, s'ils sont au courant, peuvent me dire pourquoi justement il y a eu cette absence de ratification des contrats entre les bateaux canadiens de la compagnie CSL, Hall Navigation ou Upper Lakes Shipping et la Commission canadienne du blé? Ou est-ce que la Commission canadienne du blé a été peut-être négligente ou a fait une mauvaise projection justement quant à la nécessité de contrats supérieurs avec les navires canadiens qui desservent les Grands Lacs?

**Mr. Mazankowski:** As I have indicated earlier, Mr. Chairman, this matter was discussed yesterday with the representatives of the lake carriers and, indeed, the Chief Commissioner. I think the important thing is that we were able to sit down and discuss the problem in a rational way, and, while there may have been some problems on either side, I think we have that resolved.

The fact is that at the earlier part of the year, because of delays and insufficient quantities, many of the carriers were faced with being tied up waiting for grain. There are no demurrage fees paid to them and there was other business available, and they took it; and, of course, that involved some contracting.

We are in a position now where there has been, as you point out, a shortage of lake carrier capacity. That is a problem that exists. We are taking steps to correct it and I think that, through the mutual negotiations that are going on at the present time, we will be able to resolve it. I think it is fair to say the lake carriers want to carry Canadian grain. They have a huge investment in their facilities. If the grain is not there, then they have to put their ship to work. The failure is, Mr. Chairman, in our ability to have sufficient quantities of grain in stock to load the vessels. We are taking every step available to ensure that we can have at all times a workable stock of one million metric tons in Thunder Bay.

• 1725

**Mr. Deniger:** Si vous me le permettez j'aurais une courte question supplémentaire à poser. C'est en même temps une représentation que je fais à M. Horner. Il y a point de vue que je n'ai jamais compris dans l'industrie du grain au Canada et cela concerne le demurrage. Il n'y a pas de demurrage pour les navires canadiens alors que nos pauvres fermiers doivent payer des démurrages extraordinaires aux navires étrangers qui attendent ou qui perdent leur temps le long de la côte du Pacifique. Je n'ai jamais vraiment compris cette politique-là. Je ne vous demande pas de m'expliquer, mais j'aimerais que vous me donniez l'assurance que vous allez l'examiner attentivement parce que je considère qu'un des gros problèmes que l'on a du pays, c'est justement celui des demurrages, tant au port de Churchill qu'au port de Vancouver. A ce moment-là, est-ce qu'on va avoir un port à Prince Rupert qui va être en mesure de bien servir nos fermiers canadiens? Cela va être aussi un problème. Est-ce que je peux avoir cette assurance, monsieur Horner?

**Mr. Mazankowski:** I will certainly take that as a representation.

## [Translation]

know anything about this, tell me exactly why not enough contracts were ratified between the Canadian boats of companies like CSL, Hall Navigation or Upper Lakes Shipping and the Canadian Wheat Board? Was the Canadian Wheat Board negligent or did it make an erroneous projection concerning the number of contracts which would be necessary with Canadian ships serving the Great Lakes?

**M. Mazankowski:** Comme je l'ai dit plus tôt, monsieur le président, cette question a déjà fait l'objet d'un entretien, hier, avec les représentants des transporteurs des Grands-Lacs et le commissaire principal. L'important, me semble-t-il, c'est que nous nous sommes réunis pour discuter du problème de façon rationnelle et s'il existait certains problèmes des deux côtés, je crois que nous avons tout de même réussi à la résoudre.

A vrai dire, au début de l'année, à cause de retards et de quantités insuffisantes, bon nombre de transporteurs se sont vus obligés d'attendre le grain. On ne leur verse pas de frais de surestaries, une occasion s'est présentée, ils l'ont saisie; évidemment, il était alors question de contrat assigné.

Nous manquons maintenant de transporteurs sur les Grands lacs. Ce problème existe réellement. Nous prenons les mesures nécessaires pour corriger la situation et je crois bien que grâce aux négociations actuelles, nous pourrions résoudre le problème. Il est juste de dire que les transporteurs des Grands lacs voudraient transporter du grain canadien. Ils ont déjà beaucoup investi dans leur équipement. Si le grain ne parvient pas au port d'embarcation, il faut que leur bateau travaille quand même. Notre problème provient des quantités insuffisantes de grain à embarquer. Nous faisons tout en notre possible pour veiller à ce qu'il y ait, en tout temps, un million de tonnes métriques à Thunder Bay.

**Mr. Deniger:** With your permission, I would like to ask Mr. Horner a short supplementary, it is more a representation than a question Mr. Horner. There is something I never quite understood in the grain industry in Canada and it concerns demurrage charges. There is no demurrage for our Canadian vessels and our unlucky farmers have to pay extremely high demurrage to foreign vessels who have to wait in the Pacific coast harbours. I never really understood why it was so. I am not asking you to clarify this for me but I would like you to give me the assurance that you will give this matter proper consideration because I think that one of the biggest problems this country has is the matter of demurrages, charges in the Port of Churchill or in the Port of Vancouver. I would like to know if the Prince Rupert Harbour will be able to serve our Canadian farmers adequately? The problem will arise there too. Mr. Horner, could you give me this assurance?

**M. Mazankowski:** Je prends bonne note de ce que vous venez de dire.



[Texte]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Deniger.

I have Mr. Richardson, Mr. Turner, Mr. Hargrave, and Mr. Neil. I have Mr. Whelan on the second round. I remind members it is virtually 5.30 p.m.

Mr. Richardson.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Dr. Horner, I would like to congratulate you on your appointment. If you have the same success in moving grain as you have had in things you have indulged in the past, I think we will be all right. I wish you the best of luck, anyway.

**Mr. Whelan:** He is talking to you about a land case.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** This matter has been touched on before. This afternoon it is the fact that grain movement was down 10 per cent last year. I guess we have to lay that at the feet of the former government for failure of performance. The Wheat Board says we can market 50 per cent more grain by 1985. To meet that commitment we have to increase our transportation this year by 20 per cent. How are we doing on it?

**Mr. Horner:** Well, quite frankly, we have increased it by about 400,000 tons to date. But I am optimistic with the expansion of the rolling stock now coming into the system—the Wheat Board cars are coming in now and have for about a month now, and they are coming in at about 28 cars a day. They will all be in in early 1980 and that will give us a substantial increase in rolling-stock capacity. In addition to that, as the Minister has said, the rehab cars coming into the system, the lease cars—and we are also looking at a mechanism for using the ballast cars owned by the federal government under the rehab program, putting fibreglass tops on them and effectively using them. We will be testing that later this winter and if it works, it will give us a substantial number of additional cars to use in the entire fleet.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Thank you. That leads me to my next question. Has the Government of Saskatchewan placed an order for their cars yet?

**Dr. Horner:** As far as I am aware, they have. They have signed the agreement with the Canadian Wheat Board, which will act as the purchasing agent.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Have they given you any undertaking they will not be used for potash?

**Dr. Horner:** No, I have had a very good meeting with the Minister in Saskatchewan, and in the agreement he has signed with the Wheat Board they are assigned to the basic grain fleet. Only if it should come about that we do not require them could they be used for potash.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** This was what I was wondering about. There is Board grain and off-Board grain, and both are produced in Saskatchewan.

**Dr. Horner:** Both. The Saskatchewan cars will become part of the grain fleet and will be administered by our office.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** And you do not anticipate any conflict?

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Deniger.

J'ai encore les noms de MM. Richardson, Turner, Hargrave et Neil sur ma liste. M. Whelan a demandé à prendre la parole au deuxième tour. Je vous rappelle qu'il est presque 17 h 30.

Monsieur Richardson.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Monsieur Horner, je vous offre mes félicitations suite à votre nomination. Si vos efforts du côté des grains sont couronnés d'autant de succès que vos entreprises passées, nous sommes entre bonnes mains. Je vous souhaite bonne chance.

**M. Whelan:** Il fait allusion ici à une autre cause.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** L'an dernier, nous avons transporté 10 p. 100 moins de grain. Je pense qu'il faut accuser l'ancien gouvernement car c'est sa faute. La Commission canadienne du blé prétend que l'on peut commercialiser 50 p. 100 de plus de grain d'ici à 1985. Pour y parvenir, nous devons augmenter notre capacité de transport de 20 p. 100 cette année. Comment allons-nous nous y prendre?

**M. Horner:** Jusqu'à présent, nous avons transporté environ 400,000 tonnes de plus. Nous sommes optimistes, face à l'augmentation du matériel roulant car les wagons de la Commission canadienne des transports sont désormais disponibles et viennent nous prêter main-forte à un rythme de 28 wagons supplémentaires par jour depuis un mois. Au début de 1980, ils seront tous en service et notre capacité sera donc accrue d'autant. Par ailleurs, comme l'a dit le ministre, nous avons des wagons rénovés, des wagons loués et nous envisageons de modifier certains wagons ouverts qui appartiennent au gouvernement fédéral en y installant des caissons de fibre de verre. Nous ferons des essais l'hiver prochain et si tout va bien, cela nous donnera un nombre supplémentaire de wagons assez important que nous pourrions utiliser.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Merci. Cela m'amène à ma prochaine question. Le gouvernement de la Saskatchewan a-t-il déjà commandé ces wagons?

**M. Horner:** Pour autant que je sache, oui. Il a signé un accord avec la Commission canadienne du blé, qui fera office d'acheteur.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Ce sont-ils engagés à ne pas les utiliser pour la potasse?

**M. Horner:** Non. Le ministre de la Saskatchewan a néanmoins rencontré les représentants de la Commission canadienne du blé et l'accord signé stipule que ces wagons seront incorporés au parc de wagons. Si nous n'en avons pas besoin, ils pourront alors être utilisés pour le transport de la potasse.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** C'est ce que je voulais savoir. Il y a des grains destinés à la Commission canadienne du blé et d'autres grains destinés ailleurs. Les deux catégories sont produites en Saskatchewan.

**M. Horner:** Les wagons de la Saskatchewan feront partie du parc des wagons pour le transport du grain et c'est notre bureau qui s'en occupera.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Et vous ne prévoyez pas qu'il y aura des conflits?

[Text]

**Dr. Horner:** There are no restrictions.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Okay, that answers that.

The question of cars going to the United States: Sometimes we lose cars down there. Have you any idea how we can control the length of time they are down there, getting them back, or anything like this?

• 1730

**Dr. Horner:** I do not, but we are going to have a look at that. I would think that very few hopper cars get into the United States, frankly. As the minister said earlier, the box-cars that are going to the States, of course, are going with forest products. There are some hopper cars carrying potash into the U.S. But one of the points in the agreement, both with Alberta and Saskatchewan, is that their cars, and indeed the Wheat Board cars, are to remain in Canada. So while we will have a look at the question of cars going into the United States, remember they are carrying Canadian products to market there. Now how you catch it, I do not know. Reading the American farm press, one comment was that if they stayed on one particular railway they could always be found. But the comment of Burlington Northern was that if your car got into the Con Rail system you might never see it again.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Just how extensive are your powers? Are they to move grain from western Canada to anywhere at all?

**Dr. Horner:** Export positions and domestic.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** All right. Most of the things I have here have been touched on. How are we doing on the bridges in B.C.?

**Dr. Horner:** My information is that the target date for the end of January is there on the major bridge in the Vancouver harbour. The other bridge in northern B.C. will be back in operation. They have done it as an earth fill as opposed to a trestle, and it will be back in operation in the next day or two. They have done a very good job up there in getting it redone.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Richardson. Mr. Turner.

**Mr. Turner:** Dr. Horner, welcome to the Committee. Your brother Jack and I were great friends and he certainly taught me a lot about western grain problems, especially the transportation of grain.

I ask you, sir, what is new about the shortage of power in cars as far as the CNR is concerned. When I hired on the railway in 1941 I fired for engineers who had 40 years' service; every spring and fall, the same shortage of cars, shortage of power. During the war years it was nothing new to wait 6, 8, 10, 12 hours while on duty, waiting for engines. In fact, last year the boys in Mimico and the new yard in Toronto were waiting for engines because at that time they had diesel units leased to the railroads in the United States.

[Translation]

**M. Horner:** Il n'y a pas de restriction.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** D'accord.

Parfois nous perdons des wagons aux États-Unis. Pouvez-vous me dire comment on pourrait restreindre le temps que ces wagons passent aux États-Unis, comment on pourrait les récupérer plus rapidement?

**M. Horner:** Je l'ignore, mais nous nous pencherons là-dessus. Franchement, je crois que très peu de wagons-trémies se rendent jusqu'aux États-Unis. Comme l'a dit plus tôt le ministre, les wagons couverts qui se rendent aux États-Unis transportent bien entendu des produits forestiers. Certains wagons-trémies transportent de la potasse jusqu'aux États-Unis. Toutefois l'accord conclu avec l'Alberta et la Saskatchewan prévoit que leurs wagons, et aussi ceux de la Commission canadienne du blé, doivent rester au Canada. Nous allons quand même vérifier ce qui arrive aux wagons qui se rendent aux États-Unis, mais n'oubliez pas qu'ils transportent des produits canadiens. Comment les retracer, je l'ignore. J'ai déjà lu dans un journal agricole des États-Unis qu'on pouvait toujours les trouver s'ils restaient dans un seul réseau ferroviaire. Toutefois selon le Burlington Northern, on risque de ne jamais revoir son wagon s'il entre dans le réseau Con Rail.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Quelle est l'étendue de vos pouvoirs? Êtes-vous chargé du transport du grain de l'ouest du Canada vers n'importe quelle destination?

**M. Horner:** À l'intérieur et à l'étranger.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Très bien. On a déjà abordé les autres sujets qui m'intéressent. Qu'en est-il des ponts en Colombie-Britannique?

**M. Horner:** Pour autant que je sache, on prévoit que le principal pont du port de Vancouver sera terminé à la fin de janvier. L'autre pont dans le nord de la Colombie-Britannique sera remis en service dans un jour ou deux. Il s'agit maintenant de remblai de terre plutôt que de chevalet, les travaux de réfection ont donné un très bon résultat.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci monsieur Richardson. Monsieur Turner.

**M. Turner:** Monsieur Horner, je vous souhaite la bienvenue au Comité. Votre frère Jack et moi étions de grands amis et il m'a beaucoup appris sur les problèmes que pose le transport du grain dans l'ouest.

Je voudrais savoir ce qu'il en est de la pénurie de wagons au CN. Lorsque j'étais responsable du personnel en 1941 j'ai dû renvoyer 4 ingénieurs qui avaient 40 ans de service. Tous les printemps et tous les automnes, on faisait face à la même pénurie de wagons et de locomotives. Pendant la guerre, il arrivait souvent d'attendre des locomotives pendant 6, 8, 10, 12 heures. En fait, l'an dernier, les employés de Mimico et de la nouvelle gare de triage de Toronto ont dû attendre des locomotives parce que des diesels avaient été loués à bail aux sociétés de chemins de fer américaines.



[Texte]

My first question is: Have you checked with the railroads to make sure that they have no diesel units leased to the United States, railroads?

**Dr. Horner:** My information is that it is the other way around right now.

**Mr. Turner:** It is the other way around?

**Dr. Horner:** That CP is leasing American locomotives.

**Mr. Turner:** All right. Are you going to keep on top of these railroads so you have the cars and the units to haul the wheat out west? They will do anything to make a buck.

**Mr. Towers:** What is wrong with that, Charlie?

**Dr. Horner:** As was pointed out, perhaps earlier, we have asked for and received a commitment from Canadian National identifying their car fleet that is dedicated to grain, and we have at least a forecast from Canadian Pacific relative to the cars that will be in their fleet, in addition to, of course, the almost 10,000 government- and producer-owned cars.

**Mr. Turner:** There used to be a slogan in the CNR that it was like a cut finger, it could run itself. The other slogan was that when you were busy you immediately repaired the cars, then once the rush was over you had the cars repaired and you did not need the things.

How many grain cars are assigned to the grain service in the west and how many unit trains are used per day?

**Dr. Horner:** I cannot answer the unit train question, but there are in the neighbourhood of 22,000 to 23,000 cars in the grain fleet dedicated to grain.

**Mr. Turner:** Do you check weekly or daily? How many hopper grain cars are under "bad order" cars and awaiting repairs?

**Dr. Horner:** I have not done that, but we do get a report daily on the more important thing, the question of unloads and the question of where they are. It may well be that that is a useful suggestion to follow up.

**Mr. Turner:** Do they do the same with the diesel units? Are units assigned to you to run on grain trains? .

• 1735

**Dr. Horner:** Not that I am aware of.

**Mr. Turner:** Do you have the power to take these units away from those railroads and to assign them to the grain transportation system in the West?

**Dr. Horner:** I would not say so.

**Mr. Lumley:** Do you want that power?

**Dr. Horner:** At the moment I do not. I think we should be able to do it with co-operation and the leverage of good will that is out there.

**Mr. Turner:** How many hopper cars of the new brand have you on sidings that have something wrong with them? I understand there is a problem with some of the cars with the brake system. Have you heard of this statement?

[Traduction]

Premièrement, vous êtes-vous assuré que les chemins de fer n'ont loué aucun diesel aux sociétés américaines?

**M. Horner:** Pour autant que je le sache, c'est le contraire qui se produit.

**M. Turner:** Le contraire?

**M. Horner:** Le CP loue des locomotives américaines.

**M. Turner:** Très bien. Allez-vous surveiller ces sociétés de chemins de fer afin d'assurer la disponibilité de wagons et de locomotives pour le transport du blé de l'Ouest? Elles sont prêtes à tout pour faire de l'argent.

**M. Towers:** Qu'y a-t-il de mal à cela, Charlie?

**M. Horner:** Comme nous l'avons déjà dit, le Canadien national s'est engagé, comme nous lui avons demandé, à identifier ses wagons affectés au transport du grain et le Canadien Pacifique qui nous a déjà dit de combien de wagons il prévoyait disposer, en plus des 10,000 wagons du gouvernement et des producteurs.

**M. Turner:** Autrefois, on disait au CN que ça marchait tout seul. On disait aussi que lorsqu'on était fort occupé, on réparait immédiatement les wagons, mais qu'après la période de pointe, ils n'étaient plus nécessaires.

Combien de wagons sont affectés au transport des grains dans l'Ouest et combien de trains sont utilisés chaque jour?

**M. Horner:** Je ne peux vous répondre au sujet des trains, mais environ 22,000 à 23,000 wagons sont affectés au grain.

**M. Turner:** Vérifiez-vous chaque semaine ou chaque jour combien de wagons-trémies affectés au grain sont hors service?

**M. Horner:** Je ne l'ai pas fait, mais nous recevons chaque jour un rapport sur l'aspect le plus important, à savoir les déchargements et l'emplacement des wagons. Il serait peut-être utile de suivre votre suggestion.

**M. Turner:** En est-il de même pour les diesels? Des locomotives sont-elles affectées uniquement aux trains transportant du grain.

**M. Horner:** Pour autant que je sache, non.

**M. Turner:** Êtes-vous autorisé à confisquer ces locomotives et à les affecter au réseau de transport du grain dans l'Ouest?

**M. Horner:** Je ne crois pas.

**M. Lumley:** Voulez-vous y être autorisé?

**M. Horner:** Pour l'instant, non. L'esprit de collaboration et de bonne volonté des chemins de fer suffit.

**M. Turner:** Combien de wagons-trémies de la nouvelle marque ont été mis hors de service à cause de défauts aux freins, d'après ce que j'ai entendu dire? En avez-vous entendu parler?

[Text]

**Dr. Horner:** Not the brake system; we have some concerns relative to the safety mechanisms on them, the brake wheel and the unloading chutes, and I think those are being attended to.

**Mr. Turner:** On September 1, I understand the National Farmers Union accused the Canadian National and CPR of deliberately sabotaging the grain handling system in Western Canada—that they refused to maintain rail lines and refused to haul the grain cars and refused to repair the boxcars, and to that statement I say Amen.

On November 27 we had the vice-president of the Canadian National and he said Canada's two railways are amongst the most efficient and most profitable on the continent. My next question is if they are making so much money, why do they need the Governments of Saskatchewan and Alberta to buy rail cars to provide the cars for the service they are . . .

**The Chairman:** Maybe the Minister should answer that.

**Mr. Mazankowski:** Well, the precedent was clearly established by the former administration and our priority was to take the necessary steps available to facilitate the movement of grain. We have undertaken a number of initiatives including the purchase of hopper cars, the rehabilitation of boxcars, and some initiatives that were taken as a result of a report which we are now considering.

**Mr. Turner:** The CNR is in the service industry and they must have equipment, which is diesels, and cars to provide that service. Why, after the Governments of Saskatchewan and Alberta announced they were going to buy cars, did the CNR invite bids? Are they not in the service business, why did they not ask for bids before any other government?

**Mr. Mazankowski:** Bids on what, Mr. Turner?

**Mr. Turner:** On constructing rail hopper cars.

**Mr. Mazankowski:** Well, of course, because we had discussions with the CN and the CP and the CN had undertaken to order 1,000 hopper cars. It is the first time that has occurred in 10 years.

**Mr. Turner:** Well, now you are going to have to provide the service . . .

**Mr. Mazankowski:** That is part and parcel of the new spirit of co-operation this government has brought about.

**Mr. Turner:** We will wait and see.

**An hon. Member:** You should be over here with us, Charlie.

**Mr. Turner:** Not me. Once a Tory, always a Tory. I listened to R. B. Bennett when I was a boy. I never worked harder and had less under a Tory government.

**Some hon. Members:** Oh, oh!

**The Chairman:** The Chair will not comment on that, but I hope the lesson is learned.

**Mr. Turner:** Sir, because your grandfather drove a Model T car, does that mean to say you, the Minister of Transport, have to drive a Model T car? Why do you say the Crowsnest Pass rates have to be holy ground and cannot be touched? Why should the railroads lose \$200 million hauling grain?

[Translation]

**M. Horner:** Il ne s'agit pas des freins, mais des mécanismes de sûreté dans la roue actionnant les freins et des déversoirs, mais les réparations sont en cours.

**M. Turner:** Le 1<sup>er</sup> septembre dernier, l'Union nationale des agriculteurs a accusé le Canadien National et le CPR de saboter délibérément le système de manutention des grains dans l'Ouest du Canada parce qu'ils refusaient d'entretenir les lignes de chemin de fer, de transporter les wagons de grain et de réparer les wagons couverts.

Lors de sa comparaison le 27 novembre, le vice-président du Canadien National nous a dit que les deux sociétés de chemin de fer du Canada étaient parmi les plus efficaces et les plus rentables du continent. Si elles font tant d'argent, pourquoi faut-il que les gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta achètent des wagons pour assurer le service qu'elles . . .

**Le président:** Le ministre devrait peut-être répondre.

**M. Mazankowski:** Le précédent a été établi par l'ancien gouvernement et nous voulions en premier lieu prendre les mesures nécessaires pour faciliter le transport des grains. Nous avons par conséquent acheté des wagons-trémies, remis en service les wagons couverts et pris d'autres mesures par suite du rapport que nous étudions maintenant.

**M. Turner:** Le CN est une industrie de service et doit disposer de l'équipement, les locomotives et les wagons, nécessaires à la prestation de ce service. Pourquoi le CN a-t-il fait un appel d'offres après que les gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta ont annoncé leur intention d'acheter des wagons? Pourquoi ne l'a-t-il pas fait avant?

**M. Mazankowski:** Quel appel d'offres?

**M. Turner:** Pour la fabrication de wagons-trémies.

**M. Mazankowski:** Eh bien, parce que nous en avions discuté avec le CN et le CP et que le CN s'était engagé à commander 1,000 wagons-trémies, pour la première fois en dix ans.

**M. Turner:** Il faudrait maintenant offrir le service.

**M. Mazankowski:** C'est un exemple du nouvel esprit de collaboration suscité par notre gouvernement.

**M. Turner:** Nous verrons bien.

**Une voix:** Vous devriez être ici avec nous, Charlie.

**M. Turner:** Pas moi. Conservateur un jour, conservateur toujours. J'ai écouté R. B. Bennett quand j'étais petit. Je n'ai jamais travaillé aussi fort pour aussi peu que sous un gouvernement conservateur.

**Des voix:** Oh!

**Le président:** Je m'abstiens de tout commentaire, mais j'espère qu'on a compris la leçon.

**M. Turner:** Si votre grand-père conduisait une voiture de modèle T, est-ce que cela signifie que vous, le ministre des Transports, devez faire la même chose? Pourquoi dites-vous que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau est sacré et qu'on ne peut y toucher? Pourquoi les sociétés de chemin de fer devraient-elles perdre \$200 millions sur le transport du grain?



## [Texte]

**Mr. Mazankowski:** I am not sure, Mr. Chairman, whether I have witnessed a flip flop here. We just had an earlier point where he was suggesting the railways were making lots of money and . . .

**Mr. Turner:** Well, I did not say it.

**Mr. Mazankowski:** . . . that they could buy their own hopper cars. That is what you were suggesting.

**Mr. Turner:** Mr. Larson said it.

**Mr. Mazankowski:** Now you are suggesting we should amend the Crow rate. There has been some discussion on that.

**Mr. Turner:** I did not say that.

**An hon. Member:** Answer the question.

**Mr. Mazankowski:** I think I answered those questions earlier, Mr. Chairman. I did indicate the position of our government and party and I read it into the record, so it is very clear.

**Mr. Turner:** You are skating on pretty thin ice, sir.

**Mr. Mazankowski:** No, no, I am not skating on thin ice. As a matter of fact, I will read it into the record again if the member wishes.

**Mr. Turner:** You do not have to. I know your position.

Thank you, sir.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Turner.

Mr. Hargrave.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman. I was going to say why does he not run too?

Like all the other members of the Committee I would welcome Dr. Horner, not only to your new responsibilities, Dr. Horner, but to the Committee.

• 1740

I want, very briefly, Mr. Chairman, to open up another aspect that has not been touched on and that is the use in Alberta of the government elevators under, shall we say, their new ownership and their new responsibilities. Are you ready yet to announce how they are to be used, at least in a different way if there is to be different way?

But perhaps more particularly I wanted to talk about the Lethbridge terminal elevator and to ask Dr. Horner if it is the intention to continue at least some of its use for those two specialty grain crops in the south, winter wheat and top white spring wheat and, hopefully, increase their use in that capacity in a significant manner and help us find markets for them, because I think the volume is going to step up. And, related to that too, is there a possibility either Alberta's hopper cars or other hopper cars being allocated to move northern barley, shall we say, into that terminal elevator in Lethbridge to help serve the feeding industry in southern Alberta? I would appreciate your comments on those subjects.

**Dr. Horner:** Mr. Chairman, it is a little bit of a difficult position in that when I left my previous employ, we had finalized the purchase from the federal government by Alberta terminals of the three government elevators in Alberta and hired a general manager to look after them. It was the intention to maximize the use of all three of them, with

## [Traduction]

**M. Mazankowski:** Il me semble que vous vous contredisez, ne venez-vous pas de dire que les sociétés faisaient des profits excessifs . . .

**M. Turner:** Ce n'est pas moi qui l'ai dit.

**M. Mazankowski:** . . . et qu'elles devraient acheter leurs propres wagons. C'est ce que vous disiez.

**M. Turner:** Non, c'est M. Larson.

**M. Mazankowski:** Maintenant vous dites qu'on devrait modifier le tarif du Pas. On en a déjà discuté.

**M. Turner:** Ce n'est pas ce que j'ai dit.

**Une voix:** Répondez à la question.

**M. Mazankowski:** J'ai déjà répondu à des questions semblables, monsieur le président. J'ai déjà consigné au procès-verbal la position de notre gouvernement et de notre parti.

**M. Turner:** Vous êtes sur la corde raide.

**M. Mazankowski:** Non, pas du tout. En fait, je puis le répéter si vous le voulez.

**M. Turner:** Ce n'est pas nécessaire, je connais votre position.

Merci, monsieur.

**Le président:** Merci, monsieur Turner.

Monsieur Hargrave.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le président. J'allais demander pourquoi il n'essayait pas aussi de courir.

Comme tous les autres membres du comité, je souhaite la bienvenue à M. Horner, non seulement dans sa nouvelle fonction, mais devant le comité.

Je voudrais parler brièvement d'un autre sujet qui n'a pas encore été abordé, l'utilisation en Alberta des élévateurs du gouvernement qui ont, pourrions-nous dire, de nouveaux propriétaires et une nouvelle importance. Pouvez-vous dire maintenant comment ils seront utilisés, le seront-ils de façon différente?

Je voulais parler surtout de l'élévateur de tête de Lethbridge et demander à M. Horner s'il a l'intention de s'en servir encore pour les deux cultures spéciales du Sud, le blé d'hiver et le blé blanc du printemps de première catégorie. Nous pourrions augmenter sensiblement la capacité des élévateurs et trouver des marchés pour ces cultures car je crois que les volumes vont augmenter. Pourrait-on aussi affecter des wagons-trémies de l'Alberta ou d'ailleurs au transport de l'orge du Nord vers l'élévateur de tête de Lethbridge afin d'approvisionner les éleveurs de bétail du sud de l'Alberta? J'aimerais bien que vous me fassiez connaître votre opinion à ce sujet.

**M. Horner:** Monsieur le président, je suis dans une position assez difficile car lorsque j'ai quitté mon emploi précédent, nous venions de conclure l'achat par l'Alberta de trois élévateurs du gouvernement fédéral et d'embaucher un directeur général pour s'en occuper. Nous avons l'intention de nous servir au maximum de ces trois élévateurs en accordant une

[Text]

particular emphasis on perhaps what one would call nonboard grains in the Lethbridge area, in that it would be an ideal situation to maximize the use in that area. So I do not have any problem in suggesting that they will become, I hope, a very important part of the grain movement system in western Canada. And particularly in the Lethbridge area we have to, in my view, taken advantage of the irrigation that is there to get into new markets with different kinds of crops, and I expect that will happen.

**Mr. Hargrave:** Through you, Mr. Chairman, would you care to comment, Dr. Horner, on the specialized Alberta-only use of hopper cars then to move barley to the south?

**Dr. Horner:** I would see that hoppers may be used to move barley into the feeding areas if it is required on a domestic basis. As you are probably aware, the railways decreased their domestic rate to a truck competitive rate in southern Alberta, and that was an interesting movement on their part. But I do not see designating the Alberta cars to the Alberta terminal. They have to be part of the entire fleet and will be designated accordingly.

**Mr. Hargrave:** That is all, Mr. Chairman. Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hargrave.

Mr. Neil.

**Mr. Neil:** Thank you, Mr. Chairman.

Dr. Horner, I would also like to welcome you to the committee and I wish you well in the job that you have undertaken.

I have one or two questions that I would like to pose to you. You mentioned cleaning the bottleneck out at the west coast and I believe also tough and damp grains. Have you given any consideration or discussed the multiplicity of grades that create problems out at the west coast in the elevators?

**Dr. Horner:** Yes, I think that is a problem that has to be addressed, we have had some discussions with the Canadian Grain Commission relative to that, and I think we are making some progress, particularly in the protein grading area, which has caused some problems. But I think that is something that we have to continue to address, both from a technical point of view and a policy point of view.

**Mr. Neil:** So it is within your terms of reference to examine that and discuss with the Grains Commission the possibility of making some changes.

**Dr. Horner:** Insofar as it bottlenecks the system, I think it is in my terms of reference.

**Mr. Neil:** I would like to turn to the question of inland terminals. Obviously, before the purchase of the government terminals in Alberta I would assume that either yourself or someone examined them in some detail as to their viability. I am concerned about the elevator at Moose Jaw. I am wondering where you see the place of a terminal such as that in the system. More specifically, I am wondering if the Minister of Agriculture, for example, talked to you about the use of this elevator and where it fits into the scheme of the movement of grain.

[Translation]

attention plus particulière peut-être aux céréales qui ne relèvent pas de la Commission dans la région de Lethbridge. Nous avons cru que c'était l'occasion idéale de favoriser cette utilisation. Je n'ai donc aucune hésitation à dire que ces élévateurs joueront, je l'espère, un rôle important dans le système de transport du grain dans l'Ouest du Canada. Nous devons surtout profiter des terres bien irriguées de la région de Lethbridge pour nous lancer sur de nouveaux marchés avec différents genres de récoltes. J'espère que nous y parviendrons.

**M. Hargrave:** Monsieur le président, M. Horner pourrait-il nous dire ce qu'il pense d'utiliser seulement les wagons-trémies de l'Alberta pour transporter l'orge vers le Sud?

**M. Horner:** Il peut être utile de se servir des wagons-trémies pour transporter l'orge vers les parcs d'engraissement. Vous le savez sans doute, les sociétés ferroviaires ont diminué leur tarif interne pour qu'il soit concurrentiel avec le tarif du camionnage dans le Sud de l'Alberta. Je ne vois pas toutefois comment on pourrait réserver les wagons de l'Alberta pour desservir le terminal de l'Alberta. Ils doivent faire partie de l'ensemble de la flotte et être affectés comme les autres.

**M. Hargrave:** C'est tout, monsieur le président, je vous remercie beaucoup.

**Le président:** Merci monsieur Hargrave.

Monsieur Neil.

**M. Neil:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Horner, je vous souhaite la bienvenue au comité et je vous offre mes bons souhaits pour votre travail.

Je voudrais vous poser une ou deux questions. Vous avez mentionné qu'il fallait éliminer l'embouteillage sur la côte ouest et également les céréales dures et humides. Avez-vous tenu compte ou discuté de la multiplicité des types de grains, qui crée des problèmes dans les élévateurs de la côte ouest?

**M. Horner:** Oui, c'est un problème qu'il faut étudier. Nous avons déjà eu des discussions avec la Commission canadienne des grains à ce sujet. J'ai l'impression que nous faisons des progrès, surtout pour la classification des protéines, où nous avons eu des difficultés. Nous allons continuer à nous en occuper à la fois du point de vue technique et du point de vue politique.

**M. Neil:** Votre mandat vous autorise donc à étudier la possibilité d'apporter des changements et d'en discuter avec la Commission des grains.

**M. Horner:** En autant que cela concerne l'embouteillage du système, cela fait partie de mon mandat.

**M. Neil:** Je voudrais maintenant passer à la question des terminaux intérieurs. Avant d'acheter les terminaux du gouvernement en Alberta, je suppose évidemment que vous ou quelqu'un d'autre en avez étudié la rentabilité. L'élévateur de Moose Jaw me préoccupe. Je me demande où vous voyez l'utilité d'un terminal de ce genre dans le système. Je me demande plus précisément si le ministre de l'Agriculture vous a parlé de l'utilisation de cet élévateur et où il s'inscrit dans le système de transport des grains.



[Texte]

• 1745

**Dr. Horner:** To answer your last question first, yes, we have had some discussions with the Minister of Agriculture. As you are aware, I am sure, Jim Mants, who is with the Canadian Grain Commission and was in charge of the government elevators, is coming on staff with me. I am sure that he will have the background necessary to maximize the utilization of all of those terminals, and more particularly in certain crop areas.

**Mr. Neil:** Do you feel that perhaps the place of the Moose Jaw terminal or the Saskatoon terminal is to specialize, for example, in oil seeds?

**Dr. Horner:** I think that might be an appropriate consideration. You asked earlier about who had examined the terminals in Alberta relative to the buying. I have to answer that I did and made the bid. However, I think that they can be useful in the system. Indeed, they could be used in more grains as well.

**Mr. Neil:** It is a fact, I understand, that the CPR has a lot of steel hopper cars which are not really of any value except on lines that are in top shape. Can you see the utilization of these steel hopper cars on main lines drawing from the inland terminals in unit or solid trains?

**Dr. Horner:** Certainly, we should attempt to at least get them in blocks so that we cut down on the switching time and improve the turnaround time, and I would see that happen.

**Mr. Neil:** One final question. Are all the hopper cars the various governments and so on are now ordering, aluminum cars or are any of them steel cars?

**Dr. Horner:** They are all steel.

**Mr. Neil:** They are all steel cars. Are they a smaller type of car than the previous ones?

**Dr. Horner:** I think they are identical.

**Mr. Neil:** They are identical. There has been a complaint on many lines that the steel cars are so heavy that they cannot fill them to capacity.

**Dr. Horner:** Yes, and we are going to be looking at that and whether or not you should allocate box cars to those lines as opposed to allocating the steel hoppers. I think that if our experiment works out with the ballast cars we can get a modified hopper into some of those places.

**Mr. Neil:** Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you very much. Are there any other questions on the first round? Any supplementaries? Mr. Reid.

**Mr. Reid (St. Catharines):** I just want to ask a very short question and perhaps a supplementary question to the questions raised by Mr. Richardson.

**The Chairman:** Very briefly, Mr. Reid, because the minister does have to leave at 6 p.m. or a few minutes before, if that is possible. Mr. Reid.

**Mr. Reid (St. Catharines):** This question might relate to Mr. Horner's consideration of reaching the objective of a 20 per cent increase in our trade position and in the movement

[Traduction]

**M. Horner:** Pour répondre à votre dernière question d'abord, oui, nous avons eu des discussions avec le ministre de l'Agriculture. Vous savez sans doute que Jim Mants, qui fait partie de la Commission canadienne des Grains et qui y est chargé des élévateurs du gouvernement, fera partie de mon personnel. Il aura certainement l'expérience nécessaire pour favoriser l'utilisation de tous ces terminaux et plus particulièrement ceux qui se trouvent dans certaines régions agricoles.

**M. Neil:** Croyez-vous par exemple que le terminal de Moose Jaw ou celui de Saskatoon doit se spécialiser dans les graines oléagineuses?

**M. Horner:** Il faudrait peut-être étudier la question. Vous m'avez demandé plus tôt qui avait examiné les terminaux de l'Alberta avant leur achat. C'est moi qui les ai examinés et qui ai présenté l'offre. Toutefois, je crois qu'ils ont leur utilité dans le système. Ils pourraient servir pour d'autres céréales également.

**M. Neil:** On m'a laissé entendre que le CP avait beaucoup de wagons-trémies en acier qui ne sont vraiment efficaces que sur les lignes en parfait état. Croyez-vous qu'on pourrait les utiliser séparément ou en trains complets sur les lignes principales pour assurer le transport à partir des terminaux intérieurs?

**M. Horner:** Certainement, nous pourrions au moins essayer de les grouper en bloc afin de réduire le temps d'aiguillage et améliorer le temps de rotation des wagons. Je crois que ça pourrait très bien se faire.

**M. Neil:** Une dernière question, est-ce que tous les wagons-trémies que les gouvernements commandent actuellement sont des wagons en aluminium, ou certains sont-ils en acier?

**M. Horner:** Ils sont tous en acier.

**M. Neil:** Tous en acier, s'agit-il de wagons plus petits que les précédents?

**M. Horner:** Je crois qu'ils sont identiques.

**M. Neil:** Bien. On s'est plaint sur bien des lignes que les wagons d'acier sont trop lourds et qu'on ne peut les remplir à capacité.

**M. Horner:** Oui, nous allons étudier cette question afin de savoir si nous pouvons utiliser des wagons couverts sur ces lignes au lieu de wagons-trémies. Si les wagons à ridelles fonctionnent bien, nous pourrions utiliser des wagons-trémies modifiés pour certains de ces endroits.

**M. Neil:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci. Avez-vous d'autres questions pour le premier tour? Des questions supplémentaires? Monsieur Reid.

**M. Reid (St. Catharines):** Je veux poser une courte question et peut-être aussi une question supplémentaire à celle qu'a posée M. Richardson.

**Le président:** Brièvement, monsieur Reid, car le ministre doit partir à 18 h 00 ou même quelques minutes avant si possible.

**M. Reid (St. Catharines):** Je veux parler de l'augmentation prévue de 20 p. 100 de nos échanges commerciaux, du transport et de la manutention des céréales. Quel rôle à son avis

[Text]

and handling of grain. What does he see the role of the St. Lawrence Seaway and the use of ships, be they Canadian owned or American owned, in the attempt to reach that target which we hope you will in the near future?

**Dr. Horner:** I think that at the moment about 60 per cent of the grain goes through the St. Lawrence system and therefore it is a very important part of the entire operation and we will be hopefully using it to a maximum effort. As the minister said earlier, discussions have taken place with the carrier association, and I am confident that they will give us every co-operation in the future as well.

**Mr. Reid (St. Catharines):** If you could, Mr. Minister or Dr. Horner, refer to (a) the capacity of the St. Lawrence Seaway Authority and then (b) the availability of such ships to reach your objective. Is it there?

**Dr. Horner:** I would say yes to both.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, if I might just supplement there, there is sufficient capacity at the present time. If we are looking down the road to the 50 per cent targets then we have to talk about some additional capacity, and there are discussions going on in that regard as well. Also, because we are committed to the gradual revitalization of the Canadian merchant fleet, we are looking at ways and means in which we can employ the use of Canadian ships for the movement of grain from Thunder Bay right to our overseas destinations, and I can tell you that some very fruitful discussions are going on between the Canadian Wheat Board and some Canadian shipping interests right now. Because we have been concentrating on Prince Rupert is in so way an indication that we are downplaying the significance of Thunder Bay. We need all of these delivery spouts and we intend to use them all; we have to use them all if we are going to achieve the targets we have established.

• (1750)

**Mr. Reid (St. Catharines):** Thank you, Mr. Chairman. I appreciate the response.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reid.

Mr. Whelan or Mr. Lumley?

**Mr. Lumley:** I will defer, obviously, to the former minister of agriculture.

**Mr. Whelan:** No, no.

**Mr. Lumley:** Okay, I will go then.

I want to follow up on the question that Mr. Reid asked because I think it is very important. My understanding is that as far as capacity, ships for grain, you are going to be very strained next year, let alone five years down the road and your very commendable target of 50 per cent, because the Wheat Board did not enter into contracts with some of the Canadian bottoms; consequently, they have signed contracts with American firms. Maybe my information is not correct and I would appreciate it, Dr. Horner or Mr. Minister, if you could straighten me out on that.

**Mr. Mazankowski:** Yes, we are advised that there has been some diversion and we are trying to turn that around. That

[Translation]

pourrait jouer la Voie maritime du St-Laurent, les navires canadiens ou américains, pour réaliser cet objectif?

**M. Horner:** Pour le moment, 60 p. 100 environ des céréales passent par la Voie maritime du St-Laurent; par conséquent, la Voie est un maillon important de la chaîne et nous espérons pouvoir l'utiliser au maximum. Comme le ministre l'a dit plus tôt, nous avons des discussions avec l'association des transporteurs et je suis confiant d'obtenir leur collaboration pour l'avenir.

**M. Reid (St. Catharines):** Monsieur le ministre ou monsieur Horner, pourriez-vous nous parler de la capacité de la Voie maritime du St-Laurent et de la disponibilité des navires pour réaliser votre objectif. Avons-nous l'une et l'autre?

**M. Horner:** Oui.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, si vous le permettez j'ajouterai ceci, pour le moment la capacité est suffisante. Si nous envisageons un objectif de 50 p. 100, il nous faudra augmenter notre capacité, il y a des entretiens à ce sujet aussi. En outre, comme nous sommes engagés à faire renaître graduellement la marine marchande canadienne, nous étudions les moyens d'utiliser les navires canadiens pour le transport des céréales, de Thunder Bay jusqu'à leur destination outre-mer; je peux vous dire qu'il y a des entretiens très fructueux à ce sujet en ce moment entre la Commission canadienne des grains et certains affréteurs canadiens. Ce n'est pas parce que nous avons mis l'accent sur Prince Rupert que nous diminuons pour autant l'importance de Thunder Bay. Nous avons besoin de tous ces points de livraison et nous avons l'intention de les utiliser tous; d'ailleurs, il nous faut les utiliser tous, si nous voulons réaliser nos objectifs.

**M. Reid (St. Catharines):** Merci, monsieur le président. Je vous suis reconnaissant de cette réponse.

**Le président:** Merci, monsieur Reid.

Monsieur Whelan ou monsieur Lumley?

**M. Lumley:** Je cède la place, comme il se doit, à l'ancien ministre de l'Agriculture.

**M. Whelan:** Non, non.

**M. Lumley:** Très bien, dans ce cas, j'y vais.

Je vais donner suite à la question posée par M. Reid parce que je la trouve très importante. Si j'ai bien compris, vous aurez beaucoup de mal à trouver le nombre de navires nécessaires pour transporter les céréales l'an prochain, sans parler de ce qui arrivera dans cinq ans et à atteindre votre objectif port louable de 50 p. 100, puisque la Commission du blé n'a pas conclu de marchés avec des transporteurs canadiens mais avec des entreprises américaines. Mes renseignements sont peut-être inexacts et je serais heureux si M. Horner ou le ministre pouvait me dire exactement ce qu'il en est.

**M. Mazankowski:** Oui, on nous dit qu'il y a eu quelques détournements et nous tentons de remédier à la situation. C'est



[Texte]

was one of the reasons I had both parties in my office yesterday in an attempt to try to resolve this very important issue. The other thing I think we have to recognize is that the United States are going to be using the St. Lawrence Seaway system to a much greater extent, and we have to look at the capacity in the Seaway system itself. So we have these things to address, and I want to tell the Committee that we are actively looking at ways and means of extending the shipping season in the St. Lawrence. That too will increase our capacity.

**Mr. Lumley:** Of course, you have a double problem: first as the minister responsible for the St. Lawrence Seaway, but Dr. Horner has the senior problem of making sure there are enough bottoms available to transport the wheat.

**Mr. Mazankowski:** I just want to reiterate, Mr. Chairman, that the importance of the St. Lawrence Seaway as a major artery and a major component of our transportation system is certainly not being overlooked by this government.

**Mr. Lumley:** I am not referring to the seaway system, Mr. Minister, I am just referring to Canadian bottoms available for the shipment of wheat. My understanding is that, they have tied themselves up with some contracts because the Wheat Board did not enter into any, and is that going to create a problem for you? Do you still anticipate that you will be able to ship the quantities that you have set as your goal?

**Mr. Mazankowski:** There has been a bit of that, Mr. Lumley, but as a result of our discussion I think it is fair to say there is a firm determination on the part of the carriers to co-operate and help us achieve that target.

**Mr. Lumley:** With regard to Churchill, Mr. Horner, Mr. Murta got a lot of publicity when he said Churchill is a luxury we cannot afford. I agree with one of the articles that said perhaps he did it a great service because he raised the whole subject of Churchill. Have you had a chance to look at Churchill in terms of expanding Churchill, over and above what has been accomplished to date?

First of all, do you agree with what Mr. Murta allegedly said?

**Dr. Horner:** I think I answered that earlier, in that we have to use every spout we can and we have to maximize Churchill, and we will have a program in place to effectively do that.

**Mr. Lumley:** That includes, I would imagine, the upgrading of the Herchmer subdivision, not just the port.

**Dr. Horner:** In a gradual way, but I think even before that upgrading is done we can maximize Churchill.

**Mr. Lumley:** With regard to the tie-up in the Vancouver harbour because of the unfortunate accident, has there been an increase in demurrage charges for the shipment of grain?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I do not have the precise figures but our West Coast unloads are considerably ahead of last year, notwithstanding the unfortunate accident. For example, as of the end of week 18, this year we have unloads

[Traduction]

une des raisons pour lesquelles j'ai fait venir les deux parties dans mon bureau hier, pour tenter de résoudre cette question des plus importantes. Il ne faut pas oublier non plus que les États-Unis vont faire une beaucoup plus grande utilisation de la Voie maritime du Saint-Laurent que nous devons par conséquent examiner la capacité de la Voie maritime elle-même. Il nous faut donc étudier ces questions; j'ajouterai à l'intention des membres du Comité que nous examinons la possibilité de prolonger la saison de navigation dans le Saint-Laurent. Nous augmenterions ainsi notre capacité.

**M. Lumley:** Évidemment, le problème est double: vous avez un problème comme ministre responsable de la Voie maritime du Saint-Laurent, mais M. Horner a le problème le plus grave, puisqu'il doit s'assurer qu'il y a suffisamment de navires pour transporter le blé.

**M. Mazankowski:** Je tiens à répéter, monsieur le président, que le présent gouvernement ne sous-estime pas l'importance de la Voie maritime du Saint-Laurent comme grande artère et comme élément majeur de notre réseau de transport.

**M. Lumley:** Je ne parlais pas de la Voie maritime, monsieur le ministre, je parlais du nombre de navires canadiens disponibles pour expédier le blé. Je me suis laissé dire que les navires canadiens ont conclu d'autres contrats parce que la Commission du blé ne leur avait rien offert; est-ce que cela va vous créer des problèmes? Prévoyez-vous pouvoir expédier les quantités de blé que vous vous êtes fixées comme objectif?

**M. Mazankowski:** Il y a du vrai dans ce que vous dites, monsieur Lumley, mais à la suite de nos entretiens, je crois pouvoir dire que les transporteurs sont fermement décidés à collaborer avec nous et à nous aider à réaliser notre objectif.

**M. Lumley:** Pour parler maintenant de Churchill, monsieur Horner, M. Murta a obtenu beaucoup de publicité lorsqu'il a déclaré que Churchill constituait un luxe que nous ne pouvions nous payer. On a eu raison de dire qu'il nous avait peut-être rendu un grand service en soulevant cette question. Avez-vous eu l'occasion d'étudier la possibilité d'agrandir Churchill au-delà de ce qui a déjà été fait?

Tout d'abord, êtes-vous d'accord avec ce que M. Murta aurait dit?

**M. Horner:** Je crois avoir déjà répondu plus tôt lorsque j'ai dit que nous devons utiliser tous les ports disponibles et qu'il nous fallait utiliser Churchill au maximum; nous allons mettre en place un programme qui nous permettra de le faire.

**M. Lumley:** Ce qui inclurait, je suppose, l'amélioration de la sous-division Herchmer, pas seulement le port.

**M. Horner:** D'une façon graduelle, oui, mais même avant d'améliorer les installations, nous pouvons utiliser Churchill au maximum.

**M. Lumley:** Au sujet de l'embouteillage dans le port de Vancouver, à la suite de ce malheureux accident, a-t-on vu une augmentation des droits de surestaries sur les cargaisons de céréales?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je n'ai pas les chiffres précis, mais le déchargement sur la côte ouest est considérablement en avance sur l'an dernier, nonobstant ce malheureux accident. Par exemple, à la fin de la dix-huitième

[Text]

49,764 cars versus last year's figure of 42,286. At the present time there are five vessels loading and four waiting. So I would not think that poses a major problem in terms of demurrage.

• 1755

Mr. Miner tells me there are two waiting now. Bear in mind we have tried to orchestrate the arrival of ships to be synchronized with the arrival of the grain. But I think here again we have a clear example of the co-operative efforts of everyone concerned to overcome a situation which otherwise could have been very serious.

**Mr. Lumley:** No question about that.

Is Westac still operating? Does Transport Canada still have a contract with Westac in Vancouver Harbour?

**Dr. Horner:** Westac did a study relative to the congestion in Vancouver Harbour and made some recommendations relative to trying to improve it. I do not know where those recommendations are.

**Mr. Lumley:** Will you be dealing directly.

**Dr. Horner:** I will be following it up.

**Mr. Lumley:** ... with their report as soon as your responsibility ...

**Dr. Horner:** Yes, I intend to deal directly with Westac and get their help, as I need help from anybody.

**Mr. Lumley:** Did I hear correctly earlier, Mr. Chairman—I think somebody asked the question, I forget now—about the railway interchange—Price Rupert—those negotiations have not been finalized yet with the railways?

**Mr. Mazankowski:** Not completely, Mr. Chairman. We hope they will be completed very soon. It has been a little more difficult than we had expected. We have the indication from CN that they are agreed now to the latest draft. We have not heard from CP, not because they have tried to avoid the issue, but the officials with whom we are dealing are not available right at this particular time. We will be following that up next week.

**Mr. Lumley:** My final question, Mr. Chairman. Mr. Minister, I know I asked the question a couple of weeks ago in the House of the Treasury Board President regarding the Crowsnest study.

**Mr. Mazankowski:** Yes.

**Mr. Lumley:** ... where he had no objection about making that report public. He was going to have consultations with yourself and other departments involved. Have you had those discussions and will that report be made public?

**Mr. Mazankowski:** Yes. It is a study that was commissioned by the former government. It is dated January 1979. It will have to be translated, Mr. Lumley, and I think the report is in the process of being translated now.

**Mr. Lumley:** So it will be made public.

[Translation]

semaine, cette année, nous avons déchargé 49,764 wagons, comparé à 42,286, l'an dernier. A l'heure actuelle, on charge cinq navires et quatre sont en attente. Je ne crois donc pas que les droits de surestaries posent un grand problème.

M. Miner me dit qu'il y en a deux en attente en ce moment. Il ne faut pas oublier que nous avons tenté de synchroniser l'arrivée des navires avec celle des céréales. Encore une fois, nous avons ici un très bon exemple de collaboration entre tous les intéressés afin de surmonter une situation qui aurait pu autrement devenir très grave.

**M. Lumley:** Cela ne fait aucun doute.

Est-ce que Westac est toujours là? Est-ce que le ministère des Transports a toujours un contrat avec Westac dans le port de Vancouver?

**M. Horner:** Westac a effectué une étude sur la congestion dans le port de Vancouver et a formulé quelques recommandations visant à améliorer la situation. Je ne sais pas quelles sont ces recommandations.

**M. Lumley:** Allez-vous étudier directement ...

**M. Horner:** Je vais me renseigner.

**M. Lumley:** ... leur rapport aussitôt que vos responsabilités ...

**M. Horner:** Oui, j'ai l'intention de faire affaire directement avec Westac et d'obtenir l'aide de cette entreprise puisque j'ai besoin de toute l'aide disponible.

**M. Lumley:** Ai-je bien entendu, plus tôt, monsieur le président ... je crois que quelqu'un a posé la question; j'oublie maintenant ... c'était au sujet de l'échangeur de Prince-Rupert, est-ce que les négociations sont terminées avec la société de chemins de fer?

**M. Mazankowski:** Pas tout à fait, monsieur le président. Nous espérons les terminer très prochainement. Les négociations se sont révélées un peu plus difficiles que nous n'avions prévu. CN nous a dit être d'accord maintenant avec la dernière ébauche. Nous n'avons rien entendu de CP, non pas parce que cette entreprise essaie d'ignorer la question, mais simplement parce que les représentants avec lesquels nous avons fait affaire ne sont pas disponibles en ce moment. Nous allons poursuivre les entretiens la semaine prochaine.

**M. Lumley:** Ma dernière question, monsieur le président. Monsieur le ministre, je sais que j'ai posé la question à la Chambre, il y a quelques semaines au président du Conseil du Trésor, sur l'étude du Nid-de-Corbeau ...

**M. Mazankowski:** Oui.

**M. Lumley:** ... il ne s'opposait pas à ce que le rapport soit publié. Il allait vous consulter, vous, ainsi que les représentants d'autres ministères intéressés. Ces consultations ont-elles eu lieu, le rapport sera-t-il publié?

**M. Mazankowski:** Oui. Vous parlez de l'étude commandée par l'ancien gouvernement. Celle du mois de janvier 1979. Il faudra la traduire, monsieur Lumley, ce qui est en train de se faire maintenant, je crois.

**M. Lumley:** Donc, le rapport sera publié.



[Texte]

**Mr. Mazankowski:** Oh, yes. I have no objection. There may be some reference to a Cabinet decision of the former government which I think has to be removed. Other than that, I see no objection.

**Mr. Lumley:** Just one final comment, Mr. Chairman. I heartily agree with the position taken by the Minister and Dr. Horner on trying to effect a more efficient transportation system through the process of moral suasion, but as I have said on several occasions, if that is not the case, we are prepared on this side, obviously, to assist the Minister and Dr. Horner in bringing legislation forward which would facilitate his responsibilities under his terms of reference.

**Mr. Mazankowski:** Thank you very much, Mr. Chairman. I want to thank Mr. Lumley for that support and I think the kind of constructive proposals which have been coming from Mr. Lumley are a clear indication that this Committee can work very effectively. Through the process of the Parliamentary Committee, the Transportation Committee, I am sure Dr. Horner has received some very useful suggestions here today which I hope can be implemented and facilitate the ways and means of meeting the objective I think we all support.

**The Chairman:** If you would just use the Port of Halifax, I would love you all.

Mr. Whelan.

**Mr. Whelan:** Mr. Chairman, to Mr. Mazankowski, the Minister, are you aware that Canadian-owned ships probably carry 80 per cent of all tonnage on the Great Lakes?

**Mr. Mazankowski:** Yes, I am.

**Mr. Whelan:** You are aware also the former government subsidized the building of those ships to the tune of nearly 50 per cent?

**Mr. Mazankowski:** I did not think it was the government. I thought it was the people of Canada.

**Mr. Whelan:** Well, that is what I mean. I am sure you consider you are representing the people of Canada at the present time and you are the government—for a while.

But they owe a bit of loyalty to the movement of Canadian products is what I am trying to say, Mr. Chairman, to the Minister, and I would hope this is what he said and I can imagine it is what he said—maybe my imagination is running away with me—when they were in his office the other day and he was telling them about their obligations to move Canadian grain.

**Mr. Mazankowski:** Yes, that point was made, Mr. Chairman. But I think the subsidy to which the honourable member refers assisted the shipbuilding industry of Canada as well.

**Mr. Whelan:** Oh, yes, no doubt about it. Canadian interests took over Great Lakes shipping because of that.

[Traduction]

**M. Mazankowski:** Certainement. Je n'ai aucune objection. Dans le rapport, il est peut-être question d'une décision du cabinet de l'ancien gouvernement qu'il faudra rayer. Outre cela, je n'ai aucune objection.

**M. Lumley:** Une toute dernière remarque, monsieur le président. J'appuie de tout cœur la position adoptée par le ministre et par M. Horner en vue de tenter de mettre sur pied un réseau de transports plus efficace en ayant recours à la persuasion, mais comme je l'ai dit à plusieurs reprises, si cela ne donne pas de résultats, nous sommes disposés, de ce côté-ci, à aider le ministre et M. Horner à faire adopter une mesure législative qui aiderait ce dernier à remplir son mandat.

**M. Mazankowski:** Merci beaucoup, monsieur le président. Je tiens à remercier M. Lumley de cet appui et je crois que les propositions très constructives mises de l'avant par M. Lumley montrent clairement que le comité peut être très utile. Grâce au processus des comités parlementaires, je suis persuadé que M. Horner a reçu aujourd'hui du Comité des transports des suggestions très utiles qui pourront devenir des réalités et faciliter la mise en œuvre de moyens qui permettront de réaliser l'objectif que nous appuyons tous, je crois.

**Le président:** Si vous pouviez vous servir du port de Halifax, je vous adorerais tous.

Monsieur Whelan.

**M. Whelan:** Monsieur le président, à M. Mazankowski, le ministre, j'aimerais demander s'il sait que des navires appartenant à des Canadiens transportent probablement 80 p. 100 de tout le tonnage sur les Grands lacs?

**M. Mazankowski:** Oui, je le sais.

**M. Whelan:** Savez-vous également que l'ancien gouvernement a subventionné la construction de ces navires à presque 50 p. 100?

**M. Mazankowski:** Je ne pensais pas que c'était le gouvernement. Je croyais que c'étaient les citoyens du Canada.

**M. Whelan:** C'est ce que je voulais dire. Je suis convaincu que vous pensez représenter les citoyens du Canada à l'heure actuelle et vous êtes le gouvernement... pendant quelques temps.

Ces propriétaires de navires doivent donc faire preuve de loyauté et transporter des produits canadiens, voilà ce que j'essaie de dire, monsieur le président, au ministre, et j'ose espérer que c'est ce qu'il a dit, je m'imagine que c'est ce qu'il a dit... je me laisse peut-être emporter par mon imagination... lorsqu'ils sont allés à son bureau l'autre jour, j'imagine qu'il leur a fait comprendre leurs obligations de transporter les céréales du Canada.

**M. Mazankowski:** Oui, j'ai fait valoir ce point, monsieur le président. Toutefois, je crois que les subventions dont parle l'honorable député ont également aidé l'industrie de la construction navale au Canada.

**M. Whelan:** Oui, cela ne fait aucun doute. C'est pour cette raison que les intérêts canadiens ont mis la main sur la navigation dans les Grands lacs.

[Text]

• 1800

**Mr. Mazankowski:** I do not think that point should be overlooked as well. I suppose the carriers would argue that maybe the subsidy was helping the shipbuilding industry more than it was helping them, but that is part of the debate. Your point is well taken.

**Mr. Whelan:** It is the same thing when we talk about the icebreakers. The shipbuilding industry needed assistance, and the former government was far-sighted enough to build the super ice-breaker that I talked about before. So you will be in a position to move that grain in the St. Lawrence in a better fashion than you had imagined you would.

**Mr. Mazankowski:** Unfortunately, the former government never had the courage or the inspiration to use it up in Churchill. It took this government to do that.

**Mr. Whelan:** They used it before, and you know they did.

**Mr. Lumley:** After Murta's statement you did not have a choice.

**Mr. Whelan:** I wanted to ask another question, Mr. Chairman. I was reprimanded in the House by some members of the other side about privatization; we believed in privatization et cetera. Does Dr. Horner call the Alberta government's buying of elevators from the federal government privatization?

**The Chairman:** I do not think Dr. Horner should respond to that question. He can invoke the fifth amendment.

**Mr. Whelan:** All right, then I can ask the Minister of Transport because he is the government representative here today. Your government does talk a lot about privatization. Why do you not leave the transportation system alone and let the private transportation companies solve all transportation problems?

**Mr. Mazankowski:** That is a suggestion, I suppose. There are others who would suggest that we should create a public transportation system and nationalize the CP. I guess good old Conservative tradition will come down the middle and be all things to all people, and satisfy both extremes.

**Mr. Whelan:** Mr. Chairman, the minister is not being very consistent at all, that is for sure, on the policies of his government.

Concerning the elevators that are built now, and I am sure you are not going to take too much credit now, and I am sure you are not going to take too much credit for the elevators that have been built for years on the Great Lakes system . . .

**The Chairman:** Even before your time.

**Mr. Whelan:** Yes, most of them were built around the time I was born.

—the Americans are using a lot of these elevators because the grain trade in Canada would not commit itself to the use of those elevators. They would not say how much storage they wanted. Some of the Americans, if I remember correctly, have

[Translation]

**M. Mazankowski:** Je ne crois pas qu'il faille sous-estimer ce point. Je suppose que les transporteurs prétendront que la subvention a peut-être aidé l'industrie de la construction navale plus qu'elle ne les a aidés, mais c'est discutable. Votre argument est valable.

**M. Whelan:** C'est la même chose pour les brise-glace. L'industrie de la construction navale avait besoin d'aide et l'ancien gouvernement a eu la prévoyance de construire le superbe brise-glace dont j'ai parlé auparavant. Vous serez donc en mesure de déplacer les céréales dans le Saint-Laurent beaucoup plus facilement que vous ne l'auriez imaginé.

**M. Mazankowski:** Malheureusement, l'ancien gouvernement n'a jamais eu le courage ni l'inspiration d'utiliser le port de Churchill. Il a fallu attendre notre gouvernement pour le faire.

**M. Whelan:** On l'utilisait auparavant, et vous le savez.

**M. Lumley:** Après la déclaration de M. Murta, vous n'aviez pas le choix.

**M. Whelan:** Je voulais poser une autre question, monsieur le président. Certains députés de l'autre parti m'ont réprimandé à la Chambre au sujet de la privatisation; nous croyions, dans la privatisatin, etc. Est-ce que c'est de la privatisation pour M. Horner que l'achat par le gouvernement de l'Alberta des silos du gouvernement fédéral?

**Le président:** Je ne crois pas que M. Horner devrait répondre à cette question. Il peut refuser en disant qu'il ne peut témoigner contre lui-même.

**M. Whelan:** Dans ce cas, je vais poser la question au ministre des Transports, puisque c'est lui le représentant du gouvernement ici aujourd'hui. Votre gouvernement parle beaucoup de privatisation. Pourquoi ne laissez-vous pas le réseau de transport tranquille et ne permettez-vous pas à l'entreprise privée de résoudre tous les problèmes de transport?

**M. Mazankowski:** C'est une idée. D'autres proposent que nous mettions sur pied un réseau de transport public et que nous nationalisons le CP. Je suppose que fidèles à leur excellente tradition, les Conservateurs opteront pour le moyen terme et feront plaisir à tout le monde, conciliant ainsi les deux extrêmes.

**M. Whelan:** Monsieur le président, le ministre n'a certainement pas beaucoup de suite dans les idées, en ce qui concerne les politiques de son gouvernement.

Pour ce qui est des silos que l'on construit actuellement, et je suis certain que vous n'allez pas vous attribuer une trop grande part de crédit pour les silos qui sont déjà construits depuis des années le long des Grands lacs . . .

**Le président:** Même avant vous.

**M. Whelan:** Oui, la plupart ont été construits vers l'époque de ma naissance.

Les Américains se servent d'un grand nombre de ces silos parce que les Canadiens, l'industrie au Canada ne voulaient pas s'engager à s'en servir. Ils refusaient de dire quels étaient leurs besoins. Certains Américains, si j'ai bonne mémoire, ont



[Texte]

long-term leases on some of the choicer elevators along the Great Lakes system. What are you going to do about that?

**Mr. Mazankowski:** I think, Mr. Chairman, that is another clear example of Americans utilizing the system in a more effective fashion than we have done. We have inland terminals or Canadian government elevators that have not been utilized, and there was a government in power for 16 years which failed to recognize that. We are concentrating on utilizing the existing facilities and the existing system to the maximum, and that is something we are doing that the former government did not do. As a result, we are going to achieve the targets we have laid out.

**Mr. Whelan:** Mr. Chairman, just one last question to the minister. I saw something the other day that said they were going to freeze the sale of the elevators in Saskatchewan. Maybe I should say that I never really approved of selling them in the first place. I thought we should have been spending money, as Dr. Horner and the rest of us recommended way back in 1966, to improve them, build them, and do the things we are talking about today. Has the government had second thoughts about keeping these and maybe doing some of those things?

**Mr. Mazankowski:** We are really not concerned about who owns them, as long as they are going to be utilized. That is the most important thing.

**Mr. Whelan:** Are you freezing the sale then?

**Mr. Mazankowski:** Not necessarily.

**Mr. Whelan:** Are you putting them in cold storage for a little while?

**Mr. Mazankowski:** No. Those terminals are going to be used; we want them used. The former minister talks about all the policies that should have been implemented. He sat around the Cabinet table for three or four or five years. He should have implemented some of the things we are doing, and we would not be in the mess that we are in right now.

**Mr. Whelan:** You are not in as big a mess as you make out. You and Dr. Horner have both admitted that you have a pretty good system here, although it needs some improvement in some areas.

**Mr. Mazankowski:** Last year we exported 18.9 million metric tons; in 1972-73 we exported 21.4 million metric tons. We are going backwards rather than ahead and I intend to turn that around.

**Some hon. Members:** Hear, hear!

**Mr. Whelan:** I wish you all the luck in the world, but as you have admitted yourself, circumstances sometimes override those things. I am sure you are not going to sit there and tell us that your magic in the last six months has improved the system, because many of these things have been in the works for two years. You know that as well as I do.

[Traduction]

obtenu des baux à long terme pour certains des meilleurs silos situés le long des Grands Lacs. Qu'allez-vous faire à ce sujet?

**M. Mazankowski:** Je crois, M. le président, que c'est là un autre bon exemple de l'utilisation plus efficace du système par les Américains. Nous avons des silos à l'intérieur des terres, des silos du gouvernement canadien, qui n'étaient pas utilisés et le gouvernement qui fut en place pendant 16 ans ne s'en est pas rendu compte. Nous avons mis l'accent sur l'utilisation maximum des installations existantes, du système existant, nous faisons quelque chose que l'ancien gouvernement n'a pas fait. Par conséquent, nous allons réaliser les objectifs que nous nous sommes fixés.

**M. Whelan:** Monsieur le président, une dernière question au ministre. J'ai lu l'autre jour qu'on allait bloquer la vente des silos en Saskatchewan. Je devrais peut-être dire que je n'ai jamais été d'accord avec l'idée de les vendre, au départ. Je pensais qu'il fallait dépenser de l'argent, comme monsieur Horner et nous tous l'avions recommandé en 1966, pour les améliorer, pour les construire, pour faire tout ce dont il est question aujourd'hui. Le gouvernement a-t-il songé à les garder et peut-être à les réaménager?

**M. Mazankowski:** Il nous importe peu de savoir qui en est le propriétaire, aussi longtemps que nous nous en servons. C'est là l'important.

**M. Whelan:** Avez-vous l'intention de bloquer la vente alors?

**M. Mazankowski:** Pas nécessairement.

**M. Whelan:** Les mettez-vous sur la glace pendant un certain temps?

**M. Mazankowski:** Non. Ces silos vont servir; nous voulons nous en servir. L'ancien ministre parle de toutes les politiques qui auraient dû être établies. Pourtant, il a siégé au cabinet pendant 3, 4 ou 5 ans. S'il avait fait certaines des choses que nous faisons maintenant, nous ne serions pas dans ce pétrin maintenant.

**M. Whelan:** Le pétrin n'est pas aussi grand que vous le dites. Et vous et M. Horner avez admis que le système est assez bon bien que des améliorations soient nécessaires dans certains domaines.

**M. Mazankowski:** L'an dernier, nous avons exporté 18.9 tonnes métriques; en 1972-73, nous avons exporté 21.4 millions de tonnes métriques. Nous allons de l'arrière plutôt que de l'avant, et j'ai l'intention de remettre les choses à l'endroit.

**Des voix:** Bravo, bravo!

**M. Whelan:** Je vous souhaite bonne chance, mais comme vous l'avez vous-même avoué, parfois les circonstances ont le dessus. Je suis convaincu que vous n'allez pas nous dire que c'est votre baguette magique qui a amélioré le réseau au cours des six derniers mois, car de nombreuses choses sont déjà en train depuis deux ans. Vous le savez tout comme moi.

• 1805

**An hon. Member:** Hopper cars, Prince Rupert.

**Mr. Whelan:** I just thought I would put that on the record.

**Une voix:** Les wagons-trémies, Prince-Rupert.

**M. Whelan:** Je voulais que cela soit noté.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** The fact is, Mr. Chairman, we are putting some people in place to see that the system does function in an orderly and co-ordinated fashion, which it did not do before.

**Mr. Whelan:** It was well on the way, Don; you know that.

**Mr. Mazankowski:** That is absolute nonsense. That is why we have a man the calibre of Mr. Horner to fulfill that task. I know you agree with his appointment, as does your colleague and all members of this Committee. I am sure you all wish him well in his deliberations.

**Mr. Whelan:** Let me say this about Mr. Horner; that I enjoyed working with him immensely. As a federal minister and a provincial minister, there could not have been any higher type of co-operation between our two levels of government at that time. He is a credit to Canada. And I know what he was looking for when he came into the room. He was looking for the picture of the Fathers of Confederation, because he is a great Canadian.

**The Chairman:** We all know he is a great Canadian. Thank you.

Mr. Turner has the last word. One minute.

**Mr. Turner:** Mr. Chairman, Mr. Horner, are the 22,000 grain cars going to be assigned strictly to grain service?

**Dr. Horner:** Yes.

**Mr. Turner:** Well, you had better watch the railroads, because if they get short of cars they will have them going some place else.

**Dr. Horner:** I think it would be very appropriate to publicize that and have our producers out there take down numbers. Then we can follow up those cars.

**Mr. Turner:** How long do loaded rail cars sit at the elevators now before they are lifted by a train?

**The Chairman:** Mr. Turner, I hope this is the last one because it is after 6 o'clock.

**Dr. Horner:** That obviously depends on the line, Mr. Turner. We are trying to get them lifted on most of the lines at least twice a week; some of them are down to once. As you are aware, I am sure, that is the nature of the line and the capacity and whatnot, but if we get co-operation from everyone we should be able to improve that.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Turner.

I want to thank you, Dr. Horner, for your time, and for the candidness and frankness of the questioning this afternoon; as well, Mr. Minister, for yet again another appearance by yourself. It is time out of a busy schedule and we appreciate it. We apologize for going slightly over time.

The next meeting is at 9.30 tomorrow morning, Friday, December 7, 1979, when we shall resume consideration of Vote 1 under Transport, and at which time we shall call the votes. I would remind members of the Committee that tomorrow is the last day for estimates.

The meeting is adjourned.

[Translation]

**M. Mazankowski:** Le fait est, monsieur le président, que nous mettons en place des gens pour nous assurer que le système fonctionnera bien et d'une façon coordonnée, ce qui n'était pas le cas auparavant.

**M. Whelan:** Les choses avançaient bien, Don, vous le savez.

**M. Mazankowski:** C'est de la foutaise. C'est pourquoi nous avons nommé quelqu'un du calibre de M. Horner pour assumer la tâche. Je sais que vous avez bien accueilli sa nomination, tout comme votre collègue et tous les membres de ce Comité. Je suis persuadé que vous lui souhaitez tous bonne chance dans son travail.

**M. Whelan:** J'aimerais dire ceci au sujet de M. Horner: j'ai eu énormément de plaisir à travailler avec lui. Entre un ministre fédéral et un ministre provincial, il ne pouvait y avoir plus grande collaboration entre deux paliers de gouvernement que lorsqu'il était en place. Il fait honneur au Canada. Lorsqu'il est entré dans la salle, je sais ce qu'il cherchait. Il cherchait le tableau des Pères de la Confédération, parce qu'il est un grand Canadien.

**Le président:** Nous savons tous qu'il est un grand Canadien. Merci.

Monsieur Turner, c'est vous qui terminerez. Une minute.

**M. Turner:** Monsieur le président, Monsieur Horner, est-ce que les 22,000 wagons à céréales seront assignés exclusivement au transport des céréales?

**M. Horner:** Oui.

**M. Turner:** Dans ce cas, vous feriez bien de surveiller les compagnies de chemins de fer, parce que s'il leur arrive de manquer de wagons, elles vont les envoyer ailleurs.

**M. Horner:** Je crois que ce serait une bonne idée de l'annoncer publiquement et de demander à nos producteurs de noter les numéros. Ainsi nous pourrions suivre les wagons.

**M. Turner:** Combien de temps les wagons restent-ils aux silos avant d'être chargés sur un train?

**Le président:** Monsieur Turner, j'espère que c'est votre dernière question, parce qu'il passe six heures.

**M. Horner:** Cela dépend évidemment de la ligne, monsieur Turner. Nous essayons de les faire charger sur presque tous les circuits au moins deux fois par semaine; dans certains cas, c'est une fois par semaine. Comme vous le savez, j'en suis persuadé, cela dépend de l'état de la ligne, de la capacité, et cetera, mais si nous obtenons le concours de tous, nous devrions pouvoir faire mieux.

**Le président:** Merci, monsieur Turner.

Je tiens à vous remercier, monsieur Horner, pour le temps que vous nous avez consacré pour la candeur et la franchise de vos réponses cet après-midi; j'aimerais également remercier le ministre d'avoir bien voulu comparaître encore une fois. Son horaire est très chargé et nous lui en sommes reconnaissants. Nous nous excusons si nous avons dépassé le temps prévu.

La prochaine réunion aura lieu demain matin, le vendredi 7 décembre 1979, à 9:30, alors que nous reprendrons l'étude du crédit 1, Transports, et que nous voterons les crédits. J'aimerais rappeler aux membres du Comité que demain est le dernier jour prévu pour l'étude du budget.

La séance est levée.

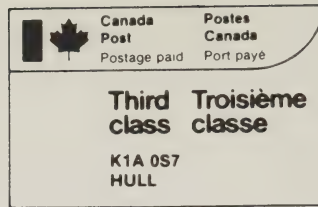












If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7  
En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

WITNESS—TÉMOIN

*From: Canadian Grain Commission:*

Dr. Hugh Horner, Grain Transportation Coordinator.

*De: Commission canadienne des grains:*

M. Hugh Horner, co-ordonnateur au transport des grains.



Canada  
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 15

Friday, December 7, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 15

Le vendredi 7 décembre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

Government  
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80:  
Vote 1 under TRANSPORT

INCLUDING:

The Second Report to the House

LIBRARY CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980:  
crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS

Y COMPRIS:

Le deuxième rapport à la Chambre

APPEARING:

The Honourable Donald Mazankowski  
Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

COMPARAÎT:

L'honorable Donald Mazankowski  
Ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

DEPOSITED MATERIAL

First Session of the  
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
trente et unième législature, 1979

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Mr. J. M. Forrestall

*Vice-Chairman:* Mr. Jack Ellis

Messrs.

Axworthy  
Bockstael  
Deniger  
Ferguson  
Gass

Hargrave  
Hovdebo  
Jelinek  
Lumley

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* M. J. M. Forrestall

*Vice-président:* M. Jack Ellis

Messieurs

McDermid  
Nylander  
Nystrom  
Phillips

Richardson (*Humboldt-  
Lake Centre*)  
Towers  
Turner  
Whelan—(19)

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Friday, December 7, 1979:

Mr. Nylander replaced Mr. Murta.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le vendredi 7 décembre 1979:

M. Nylander remplace M. Murta.



## REPORT TO THE HOUSE

Friday, December 7, 1979

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

## SECOND REPORT

In accordance with its Order of Reference of Monday, October 15, 1979, your Committee has considered all the Votes under Post Office and all the Votes under Transport in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980 and reports the same.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14 and 15*) is tabled.

Respectfully submitted,

*Le président*

J. M. Forrestall

*Chairman*

## RAPPORT À LA CHAMBRE

Le vendredi 7 décembre 1979

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

## DEUXIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979, votre Comité a étudié tous les crédits sous la rubrique Postes et tous les crédits sous la rubrique Transports du Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980 et en fait rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*Fascicules nos 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14 et 15*) est déposé.

Respectueusement soumis,

## MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, DECEMBER 7, 1979  
(16)

## [Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:47 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Deniger, Ferguson, Forrestall, Gass, Hargrave, Jelinek, Lumley, McDermid, Nylander, Richardson (*Humboldt-Lake-Centre*), Towers, Turner and Whelan.

*Other Members present:* Messrs. Mayer and McLean.

*Appearing:* The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Administration; Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Administration and Mr. R. Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 6, 1979, Issue No. 3*).

The Committee resumed consideration of Vote 1—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

The Minister and the witnesses answered questions.

Vote 1 carried.

Vote 5 carried.

Vote 10 carried.

Vote 15 carried.

Vote 20 carried.

Vote 25 carried.

Vote 30 carried.

Vote 35 carried.

Vote 40 carried.

Vote L45 carried.

Vote L50 carried.

Vote L55 carried.

Vote 60 carried.

Vote 65 carried.

Vote L75 carried.

Vote 80 carried.

Vote 85 carried.

Vote 90 carried.

Vote 95 carried.

Vote 100 carried.

Vote 105 carried.

Vote L110 carried.

Vote L115 carried.

Vote 120 carried.

Vote 125 carried.

## PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 7 DÉCEMBRE 1979  
(16)

## [Traductions]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 47 sous la présidence de M. Forrestall, (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Diniger, Ferguson, Forrestall, Gass, Hargrave, Jelinek, Lumley, McDermid, Nylander, Richardson (*Humboldt-Lake-Centre*), Towers, Turner et Whelan.

*Autres députés présents:* MM. Mayer et McLean.

*Comparaît:* L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports.

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien et M. R. Y. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du mardi 6 novembre 1979, Fascicule n° 3*).

Le Comité reprend l'étude du crédit 1—Programme d'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

Le crédit 1 est adopté.

Le crédit 5 est adopté.

Le crédit 10 est adopté.

Le crédit 15 est adopté.

Le crédit 20 est adopté.

Le crédit 25 est adopté.

Le crédit 30 est adopté.

Le crédit 35 est adopté.

Le crédit 40 est adopté.

Le crédit L45 est adopté.

Le crédit L50 est adopté.

Le crédit L55 est adopté.

Le crédit 60 est adopté.

Le crédit 65 est adopté.

Le crédit L75 est adopté.

Le crédit 80 est adopté.

Le crédit 85 est adopté.

Le crédit 90 est adopté.

Le crédit 95 est adopté.

Le crédit 100 est adopté.

Le crédit 105 est adopté.

Le crédit L110 est adopté.

Le crédit L115 est adopté.

Le crédit 120 est adopté.

Le crédit 125 est adopté.



Vote 130 carried.

**ORDERED:**—That the Chairman report to the House the Main Estimates under TRANSPORT for the fiscal year ending March 31, 1980.

At 10:55 o'clock a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le crédit 130 est adopté.

**IL EST ORDONNÉ:**—Que le président fasse rapport à la Chambre du Budget principal sous la rubrique TRANSPORTS pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

A 10 h 55, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)*

Friday, December 7, 1979

• 0947

*[Text]*

**The Chairman:** Good morning, gentlemen, ladies, my apologies for being late. The roads from Mirabel to Ottawa this morning I can report are icy but passable if you do not go over 20 miles an hour.

We will resume consideration this morning of Vote 1, Departmental Administration Program under Transport, and this will refer, of course, to our Order of Reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

## TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures—\$57,346,000

**The Chairman:** We have with us this morning the Minister of Transport, who has been kind enough to come once again to Committee to respond to any final inquiries or questions members might have.

I would remind you that today is the last day for Estimates. They will stand referred after today; and to accommodate those who are here, I will exercise a slight prerogative and on the first round restrict questioning to about three minutes and then if we have time, to a second round; but when I feel it is time to start putting votes—there is quite a list of them here—I will do that, with your permission.

Mr. Deniger.

**Mr. Deniger:** Thank you, Mr. Chairman. To the Minister, my questions will be a pot-pourri of several little items.

First of all, Mr. Minister, can you tell us if you have reached a decision concerning the controversy that surrounded the Budget bid for the car-rental counter at Winnipeg Airport; and if you have, what is it?

**Mr. Mazankowski:** Yes, Mr. Chairman, a bit of confusion arose during the tendering process for the Winnipeg International Airport. It arose over the fact that the original envelope within which the tender was to be submitted had been misplaced by Budget and another one had been picked up, and unfortunately, due to a clerical error, the time that was written in on the envelope was indicated as 3 p.m. rather than 1 p.m., November 23, for the acceptance of the tenders. However, all the legal documentation, the tender itself, clearly had stated that the closing date and time was November 23 at 1.00 p.m., central standard. That was indicated on the actual tender itself, it was indicated in the advertising, it was indicated in all the briefing material both verbally and in writing. So it was quite clear that all the legal documentation had clearly indicated that the closing date and time of the tender was 1.00 p.m., November 23.

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)*

Vendredi 7 décembre 1979

*[Translation]*

**Le président:** Bonjour, mesdames et messieurs. Je m'excuse d'être en retard. La chaussée entre Mirabel et Ottawa est glissante ce matin, mais ce n'est pas trop grave si vous ne dépassez pas 20 milles à l'heure.

Nous reprenons ce matin l'étude du crédit 1, programme de l'administration centrale, à la rubrique des Transports, conformément à notre ordre de renvoi pour le budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

## TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale

Crédit 1<sup>er</sup>—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement—\$57,346,000

**Le président:** Nous avons avec nous ce matin le ministre des Transports, qui a accepté de comparaître à nouveau devant notre Comité pour répondre aux dernières questions que nous souhaiterions lui poser.

Je vous rappelle que c'est aujourd'hui la dernière journée consacrée à l'étude du budget. Dès demain, il sera considéré comme renvoyé à la Chambre. Pour la commodité des membres présents, je voudrais exercer une de mes prérogatives de président et vous demander de vous limiter à trois minutes pour le premier tour. Il y aura un deuxième tour s'il nous reste du temps; si vous êtes d'accord, je déciderai de mettre les crédits aux voix dès que je jugerai le moment opportun.

Monsieur Deniger.

**M. Deniger:** Merci, monsieur le président. Mes questions sont très variées et portent sur plusieurs points.

Tout d'abord, monsieur le ministre, pourriez-vous nous dire si vous avez pris une décision autorisant Budget à ouvrir un comptoir de location de voitures à l'aéroport de Winnipeg, comme cette société en a fait la demande? Où en sommes-nous?

**M. Mazankowski:** Oui, monsieur le président, la procédure de soumission pour l'aéroport international de Winnipeg a créé une certaine confusion. Il semble que la société Budget ait égaré l'enveloppe dans laquelle elle devait remettre sa soumission. C'est dans une autre enveloppe qu'elle a été déposée, et, malheureusement, à cause d'une erreur de secrétariat, cette enveloppe portait la date du 23 novembre, 15 heures, et non pas 13 heures, comme date de clôture des soumissions. Cependant, tous les documents juridiques, y compris le formulaire de soumission, indiquaient clairement que la date de clôture était le 23 novembre, à 13 heures, heure normale du centre. Cette date était mentionnée dans le formulaire de soumission lui-même, dans les annonces d'appels d'offres, et enfin, dans tous les documents d'information écrits ou verbaux. Il était donc bien clair que l'heure et la date de clôture des soumissions étaient fixées à 13 heures, le 23 novembre.



[Texte]

• 0950

It was unfortunate that the clerical error had occurred. I understand that it resulted because the standard closing time for Transport Canada tenders is 3.00 o'clock local time, but because this was a national tender and we wanted the tenders to be opened up concurrently, at the same time across the country, that confusion arose. The original position Transport Canada took was that they accepted the bid under advisement. When I had consulted with the legal people and having regard to all the facts, I felt, and the officials felt, that we had to reject the tender, reject it on the basis that in so doing it does preserve the integrity of the tendering process and I think that is most important.

**Mr. Deniger:** Thank you, Mr. Mazankowski. On another topic, you said in the House, either yesterday or the day before yesterday, that the Nordair file was now in Cabinet. Are you in a position to tell us if the document you have referred to Cabinet is a document outlining the different bids, or is it a document that contains a formal recommendation on your behalf?

**Mr. Mazankowski:** I think it would be very difficult for me to answer that question, Mr. Deniger, not because I would want to prevent you from being apprised, but I think I have some constraints imposed upon me as a result of my position as a Cabinet Minister and I would not want to come close to overstepping my bounds in authority in that regard.

**Mr. Deniger:** Can you tell me if it is in the whole?

**Mr. Mazankowski:** It is referred to Cabinet and is being considered at the present time.

**Mr. Deniger:** On another topic, Mr. Mazankowski, can you tell me what your intentions are insofar as Prince Albert airport is concerned?

**Mr. Mazankowski:** My intentions with respect to Prince Albert airport were announced back in, what was it? September, I believe or October. We indicated that we were prepared to move ahead. Negotiations have been going on with the municipality. If you are asking me whether I have cancelled the project because of the results of the by-election, the answer is no.

**Mr. Deniger:** Why, Mr. Mazankowski, would you ever think I would ask that question?

**Mr. Mazankowski:** I have been around here long enough to detect that if a man is incisive he can read those things into questions.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Deniger. I will put you down for the next round. Mr. Lumley—I am sorry, Mr. McDermid.

Before I call Mr. McDermid, I might remind the members who have just arrived that as soon as I see a quorum I would like to put the votes. In the meantime, I would like to accommodate as many of the members as possible so I am asking you to restrict yourselves to three or four minutes. Mr. McDermid.

**Mr. McDermid:** To the Minister, through you, Mr. Chairman, first of all I want to say thank you very much for the independent inquiry, something that Mr. Jupp and Mr. Blen-

[Traduction]

Malheureusement, une erreur de secrétariat a été commise. J'ai cru comprendre que normalement, l'heure de clôture des soumissions de Transports Canada est 15 heures, heure locale. Étant donné qu'il s'agissait d'un appel d'offres à l'échelon national, nous avons voulu prendre connaissance de toutes les soumissions en même temps, ce qui a provoqué une certaine confusion. Au départ, Transports Canada avait décidé d'accepter la soumission de Budget sous toute réserve. Après avoir étudié toutes les données et consulté nos conseillers juridiques, nous avons décidé de rejeter cette soumission afin de préserver l'intégrité du processus de soumission, ce qui me semble extrêmement important.

**M. Deniger:** Merci, monsieur Mazankowski. Je voudrais passer à autre chose. Vous avez dit en Chambre, hier ou avant-hier, que le Cabinet avait été saisi du dossier de Nordair. Pourriez-vous nous dire si le document que vous avez renvoyé au Cabinet comporte une description des différentes soumissions, ou bien s'il contient une recommandation officielle de votre part?

**M. Mazankowski:** Il est difficile pour moi de répondre à cette question, monsieur Deniger. Ce n'est pas que je ne veuille pas vous renseigner, mais mes responsabilités au sein du Conseil des ministres m'imposent certaines restrictions que je ne voudrais pas enfreindre.

**M. Deniger:** Ce document a-t-il été renvoyé au comité du Cabinet ou au comité plénier?

**M. Mazankowski:** Il a été renvoyé au Cabinet et il est actuellement à l'étude.

**M. Deniger:** Autre chose, monsieur Mazankowski. Pourriez-vous nous faire part de vos intentions au sujet de l'aéroport de Prince-Albert?

**M. Mazankowski:** Mes intentions au sujet de l'aéroport de Prince-Albert ont été annoncées en septembre, ou octobre dernier. Nous avons indiqué que nous étions prêts à passer à l'action. Des négociations ont eu lieu avec les responsables de la municipalité. Si vous voulez savoir si ce projet a été annulé à la suite des résultats des élections partielles, je vous répondrai que ce n'est pas le cas.

**M. Deniger:** Comment avez-vous pu penser, monsieur Mazankowski, que je vous poserais cette question?

**M. Mazankowski:** Je suis dans les parages depuis assez longtemps et il y a des questions auxquelles je m'attends.

**Le président:** Merci, monsieur Deniger. Je vous inscris au deuxième tour. Monsieur Lumley... Excusez-moi, monsieur McDermid.

Avant de donner la parole à M. McDermid, je voudrais rappeler à ceux qui viennent d'arriver que je mettrai les crédits aux voix dès que nous aurons le quorum. Entre temps, j'aimerais donner la parole au plus grand nombre d'entre vous et je vous demanderais de vous limiter à trois ou quatre minutes. Monsieur McDermid.

**M. McDermid:** Je voudrais vous remercier, monsieur le ministre, pour l'enquête indépendante que vous avez décidé de mener. C'est une question qui nous préoccupait beaucoup, M.

[Text]

karn and Mr. Jelinek and I have been concerned about. I am glad you acted in the way you did.

The first question concerns that independent hearing. Do you have any idea when Mr. Justice Grange might get under way with the hearings, with the investigation into the Mississauga mishap?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, first of all thank you, Mr. McDermid, for your remarks. I think, here again, we have clear evidence of the work of the Committee. I think you are absolutely correct that the work of the Committee and the recommendations that have been placed before me in this Committee assisted me in making that decision.

As to when the inquiry will commence, I cannot answer that question with any degree of precision at the present time. I am going to be meeting with Justice Samuel Grange early next week and we will be discussing the timetable, the appointment of commission counsel and other things relative to the inquiry. I think that it would be his intention to concentrate primarily on the Mississauga incident. In my preliminary discussions with him, he is of the view that he will in all probability be able to submit an interim report on the Mississauga incident well in advance of the six-month period. He will then proceed to the other items relative to the whole question of railway safety, the adequacy of inspectors and so forth. I will be in a better position as to the precise timetable after my meeting with him next week.

I think it is fair to say that he will want, sometime in the initial stages, to apprise himself of all the facts and apprise himself of the existing regulations and rules to get a better feeling for the whole question of railway transportation, rail safety and the role of the CTC vis-à-vis the matter of supervising safety and the investigation of accidents.

**Mr. McDermid:** Before he has the public part of the hearing.

**Mr. Mazankowski:** Indeed.

**Mr. McDermid:** Can we have your assurance Mr. Minister, that it will be a freewheeling, I think those were your terms earlier, hearing where people can come and make recommendations? I know there are many people in my particular constituency, and also in Mr. Jupp, and Mr. Blenkarn's, who would be most anxious to appear before the hearing. I trust that still holds true.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, that is the spirit within which I want the inquiry conducted and I have no reason to believe that it is not in the same spirit that the Justice wants to conduct the inquiry. I think it is important to make the proceedings accessible to everyone and make it as easy as possible for people to appear. While it is a very formal type of an inquiry, I think that Justice will be in a position to accommodate people who want to come forward and express their views and make representations.

**Mr. McDermid:** I was told I have one final question and since this is a wide-ranging discussion this morning, can we turn our attention just for a moment to the SOMMPS report and to a report on the administration of airports, et cetera, which I believe can be combined into a discussion point. What

[Translation]

Jupp, M. Blenkarn, M. Jelinek et moi-même. Je suis heureux des mesures que vous avez prises.

Ma première question porte sur ces audiences indépendantes. Savez-vous à quelle date le juge Grange sera disponible pour s'occuper de l'enquête et des audiences relatives à l'accident de Mississauga?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je voudrais tout d'abord remercier M. McDermid. Nous avons là, je pense, une autre preuve de la qualité des travaux du Comité. Vous avez absolument raison: les travaux et les recommandations des membres de ce Comité m'ont aidé à prendre cette décision.

En ce qui concerne la date du commencement de l'enquête, je ne peux pas vous donner de réponse précise pour le moment. Je dois rencontrer le juge Samuel Grange au début de la semaine prochaine. Nous discuterons du calendrier des audiences, de la nomination du conseiller auprès de la commission, et d'autres questions connexes. Je crois savoir que le juge a l'intention de s'occuper essentiellement de l'accident de Mississauga. Au cours des entretiens préliminaires que nous avons eus, il m'a indiqué qu'il pourrait sans doute présenter un rapport provisoire sur l'accident de Mississauga après moins de six mois. Il étudiera ensuite la question de la sécurité des chemins de fer, de l'utilité des inspecteurs, etc. Je serai mieux renseigné sur le calendrier précis après notre rencontre de la semaine prochaine.

Il voudra certainement se mettre au courant des faits et se familiariser avec les règlements existants avant de se pencher sur la question des transports ferroviaires, de la sécurité des chemins de fer et du rôle de la CCT en matière de surveillance de la sécurité et d'enquête en cas d'accident.

**M. McDermid:** Avant d'organiser des audiences publiques.

**M. Mazankowski:** C'est cela.

**M. McDermid:** Pourriez-vous nous assurer, monsieur le ministre, que ces audiences auront lieu en toute liberté, comme vous l'avez dit vous-même, c'est-à-dire que chacun pourra participer et faire des recommandations? De nombreux électeurs de ma circonscription et de celles de MM. Jupp et Blenkarn souhaitent vivement participer à ces audiences. Qu'en est-il?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, c'est dans cet esprit que je souhaite que l'enquête se déroule et je n'ai aucune raison de penser que le juge ne sera pas de mon avis. Il est important que tout le monde puisse participer. Bien qu'il s'agisse d'une enquête de caractère officiel, je pense que le juge pourra accéder aux requêtes des personnes qui voudront comparaître pour donner leur point de vue.

**M. McDermid:** On m'indique que j'ai droit à une dernière question. Étant donné que notre discussion de ce matin est très variée, j'aimerais attirer votre attention sur le rapport SOMMPS et sur un autre document portant sur l'administration des aéroports, etc. Je crois que nous pouvons discuter en



## [Texte]

are your plans for looking at the entire recommendations from the SOMMPS report and from the report on the administration of airports. What do you plan to do with those reports?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, to talk about the Airports Commission, I think that is what you . . .

**Mr. McDermid:** Yes.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Hamblen, who is heading up that investigation or study, will be presenting his final report to me sometimes in February, the air administrator advises me. We will have to await that report before we take it further.

We have had some initial expressions from various communities, some in favour and some against. One particular community, Calgary, is really interested and keen in going ahead with the establishment of that kind of a concept on a pilot-project basis. Others have expressed some very grave reservations, so you can naturally see that there is a variance of opinion.

**Mr. McDermid:** Sure.

**Mr. Mazankowski:** With regard to the SOMMPS report, it still is my intention to refer the SOMMPS report and other related studies concerning the greater Toronto area to a special parliamentary committee or this Committee. I have asked the Parliamentary Secretary, Mr. Jelinek, to explore the matter further. We have had some draft terms of reference established for that. It would still be my intention to proceed with that type of committee process after the first of the year. As you can appreciate, I have to get the permission of the House Leader and get my mandate from the House of Commons, but we are proceeding in that direction and if we can overcome those particular obstacles I would hope that we might be able to proceed shortly after the first of the new year.

**Mr. McDermid:** Thank you, Mr. Minister. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman. First of all, Mr. Chairman, on behalf of my colleagues I would like to thank the minister for his co-operation during the estimates. He has been here, I think, as many times, if not more, than any other minister.

• 1000

**The Chairman:** He looks tired, too.

**Mr. McDermid:** More in three months than the other Minister in three years, would you say?

**Mr. Lumley:** Well, I do not want to stretch a point . . .

**An hon. Member:** Leave well enough alone.

**Mr. Lumley:** I just want to thank the Minister for his co-operation, Mr. Chairman—and his officials.

I want to tie up some loose ends on the Committee meetings we have had here. I apologize that my questions are all over the place.

You mentioned in your speech to the Air Transport Association of Canada in Toronto that you were looking at peak pricing—changes along those lines in air transportation. Do

## [Traduction]

même temps de ces deux rapports. Avez-vous l'intention d'étudier les recommandations de ces deux rapports? Qu'envisagez-vous?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, si j'ai bien compris, vous voulez parler de la Commission des aéroports . . .

**M. McDermid:** Oui.

**M. Mazankowski:** L'administrateur des transports aériens m'indique que M. Hamblen, le responsable de cette étude, me soumettra son rapport final en février. Je devrai donc prendre connaissance de ce rapport avant de vous répondre.

Plusieurs localités ont déjà fait connaître leurs réactions: certaines sont positives, d'autres, négatives. La ville de Calgary semble s'intéresser au principe d'un projet pilote. D'autres localités ont émis des réserves sérieuses, et comme vous le voyez, les avis sont partagés.

**M. McDermid:** C'est normal.

**M. Mazankowski:** Quant au rapport SOMMPS, j'ai l'intention de le renvoyer, ainsi que d'autres études connexes portant sur la région métropolitaine de Toronto, devant un comité parlementaire spécial, ou devant ce Comité-ci. J'ai demandé à M. Jelinek, secrétaire parlementaire, d'étudier la question. Nous avons rédigé plusieurs ébauches d'ordre de renvoi. J'ai l'intention de confier à un comité l'étude de ces rapports, dès le début de l'année prochaine. Je devrai d'abord obtenir l'autorisation du leader de la Chambre et recevoir mon mandat de la Chambre des communes, mais j'espère que nous pourrons commencer dès que ces conditions auront été remplies, c'est-à-dire peu après le nouvel an.

**M. McDermid:** Merci, monsieur le ministre. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président. Tout d'abord, monsieur le président, je voudrais remercier le ministre pour sa collaboration à l'étude du budget. Je suis certain qu'il a comparu plus souvent que les autres ministres.

**Le président:** Il a l'air fatigué.

**M. McDermid:** J'ai l'impression qu'il a comparu plus souvent en trois mois que son prédécesseur en trois ans, n'est-ce pas?

**M. Lumley:** Je ne voudrais pas trop insister.

**Une voix:** Cela suffit.

**M. Lumley:** Je voulais simplement remercier le ministre et ses collaborateurs pour leur coopération, monsieur le président.

J'aimerais régler un certain nombre de points de détail, et je vous prie de m'excuser si mes questions sont décousues.

Dans le discours que vous avez prononcé à Toronto devant la Air Transport Association of Canada, vous avez dit que vous envisagiez de modifier les prix haute saison. Avez-vous l'inten-

[Text]

you plan on implementing a peak-pricing system just for the airlines, Mr. Minister?

**Mr. Mazankowski:** Well, Mr. Chairman, we are at the present time receiving feedback from the air carriers, from the Consumers' Association of Canada and provincial governments, and indeed from everyone who has an interest in the air transportation industry. At the present time I am not in a position to indicate to the Committee just whether we are getting a positive feedback or a negative feedback on that particular issue. But I think it is fair to say our airport infrastructure is built essentially to accommodate traffic at the peak periods, and if we can get a more even flow of traffic we can certainly maximize the utilization of those facilities. It is towards that end we are attempting to provide the kind of penalties or incentives to facilitate the evening-out of the flow of traffic. I can assure the Committee if the response from the carriers and other sectors which will be responding is positive—through discussions with the Air Transport Association of Canada, I think they are of the view this can be achieved, and if there are no overriding obstacles, it would be my hope we might be able to move in that direction.

**Mr. Lumley:** Just on basic principle, it should make sense. But obviously, without knowing all the details, it is very difficult to comment.

Do I understand from your response to Mr. McDermid's question concerning the control of municipal airports that you have not yet had the final report from the Commission?

**Mr. Mazankowski:** No. We did have an interim report and we released it to all the cities that have airports, just to get some feedback. When I assumed the position of Minister, that report was pretty well completed and we decided to release it and to continue with the study. I think it has a lot of merit. We are now getting expressions of view which are to some extent at variance, as I indicated to Mr. McDermid. Some cities are very keen, others are very reluctant.

**Mr. Lumley:** Does it include the ultimate privatization, say, of airports—or is it just interim?

**Mr. Mazankowski:** Well, I do not think it goes quite that far. I think we are talking about the setting up of a commission which would give a greater degree of local autonomy in the operation of an airport. We think there is some merit in that, in that the local community can market and merchandise an airport perhaps more effectively than we can from a central location.

**Mr. Lumley:** But is this an interim step to a possibility some day of even privatizing airports, such as they do in the United States?

**Mr. Mazankowski:** Well, I suppose it could lead to that eventually. But certainly it is not my intention.

**Mr. Lumley:** On the SOMMPS Report, I would respectfully suggest, as I did, as you know, when the House first sat, that if you have intentions of referring discussion on inter-city passenger transportation, it should be much broader than just the Toronto area. I think the whole inter-city passenger transportation subject—because what you do in Toronto obviously

[Translation]

tion, monsieur le ministre, d'imposer un système de prix haute saison aux sociétés aériennes?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, nous recueillons actuellement les réactions des sociétés aériennes, de l'Association canadienne des consommateurs, de gouvernements provinciaux, et enfin, de représentants de nombreux secteurs des transports aériens; je ne peux pas vous dire si ces réactions sont positives ou négatives. Il faut néanmoins reconnaître que nos aéroports ont été conçus en fonction du trafic aérien pendant les périodes de pointe, et si nous pouvions régulariser le trafic, nous pourrions certainement maximiser le rendement des aéroports canadiens. C'est donc dans un but de régularisation du trafic que nous envisageons d'imposer des sanctions et d'offrir des stimulants. Je puis vous assurer que les compagnies aériennes ont réagi de façon très positive. D'après les discussions que nous avons eues avec la Air Transport Association of Canada, il semble que cet objectif pourra être atteint, sauf obstacle majeur.

**M. Lumley:** Le principe de base me semble tout à fait valable, mais il est difficile de juger sans connaître tous les détails.

D'après ce que vous avez répondu à M. McDermid, il me semble que vous n'avez pas encore reçu le rapport définitif de la commission chargée d'étudier le contrôle des aéroports municipaux?

**M. Mazankowski:** Non. Nous avons reçu un rapport provisoire que nous avons fait parvenir à toutes les villes dotées d'un aéroport. Ce rapport était sur le point d'être terminé lorsque je suis entré en fonction. Nous avons donc décidé de le publier et de poursuivre cette étude. Ce premier rapport est extrêmement intéressant. Comme je l'ai dit à M. McDermid, nous recueillons actuellement à ce sujet des réactions diverses. Certaines localités semblent enthousiastes, d'autres sont plus réticentes.

**M. Lumley:** Ce rapport porte-t-il sur la privatisation des aéroports, ou s'agit-il simplement d'un rapport provisoire?

**M. Mazankowski:** Ce rapport ne va pas si loin. Il s'agit de constituer une commission qui accordera aux municipalités plus d'autonomie en matière de gestion des aéroports. Nous pensons que la gestion centralisée a peut-être moins de mérites que la gestion locale.

**M. Lumley:** S'agit-il d'une première étape vers la privatisation des aéroports, comme elle existe aux États-Unis?

**M. Mazankowski:** Cela peut effectivement déboucher sur la privatisation, mais ce n'est pas mon intention.

**M. Lumley:** J'aimerais revenir sur le rapport SOMMPS. Comme je l'ai dit au début de la session, l'étude du système de transport interurbain ne saurait se limiter à la région métropolitaine de Toronto. Je crois qu'il faut considérer le transport interurbain dans son ensemble, car les mesures que vous prenez à Toronto se font nécessairement sentir à Montréal, à



[*Texte*]

affects what you do in Montreal or Ottawa or Windsor; for example, if you go ahead with STOL—and hopefully, in the terms of reference, Mr. Minister, you will give serious consideration to the whole broad spectrum on inter-city passenger transportation rather than just the major Metropolitan Toronto area, as you indicated in your comments to Mr. McDermid.

My final question on the air side: your recent decision to go ahead with the Commission on Air Safety—one of the items which has come out of that hearing on government aircraft and the safety precautions et cetera which are taken with government aircraft. Do you plan on taking any disciplinary action with any of your officials concerning the lack of regulations that they have not adhered to in the past?

• 1005

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I probably have read the same press reports as you have, and I would not be doing anything, or even thinking of considering anything along that line until I had an opportunity to read the final or interim report. I think we all agree, and I want to say this—and I am sure my officials agree—that we in Transport Canada should be setting the example, and I think that will be the commitment that we will be following.

**Mr. Whelan:** You better get some new planes.

**Mr. Mazankowski:** Thank you.

With respect to your comments, Mr. Lumley, on the question of broadening the intercity passenger study, while I sympathize with what you are saying, my feeling was that in the Toronto area we have a number of outstanding issues, such as the future of the Toronto International Airport, Pickering, STOL, and things of that nature, also encompassing the whole problem of intercity passenger service. Really we have not had an overview look at the transportation issues in the Toronto area, and it was my intention to sort of confine it to that particular area, because there are some problems that are rather unique to the Toronto area. And perhaps, through the hearings, the recommendations that may follow therefrom may very well have some bearing on intercity transportation services across the country.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Lumley:** One more question, Mr. Chairman?

**The Chairman:** I will put you down for the second round.

**Mr. Lumley:** Just a short one on the Crowsnest discussion. I think in Mr. Murta's comments during the preparation of his report he said that the government in all likelihood would be having a committee study of the Crowsnest rate. Is this your intention? Was he speaking on behalf of the government? And, if you do plan to have a committee study this, will it be a Parliamentary committee or an outside one?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I have not made a decision on that matter, in the first place.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lumley.

[*Traduction*]

Ottawa ou à Windsor. Je pense par exemple au système ADAC. J'espère, monsieur le ministre, que le mandat du Comité permettra d'étudier l'ensemble des transports interurbains, et pas seulement la région métropolitaine de Toronto, comme vous l'avez dit à M. McDermid.

Ma dernière question porte sur les transports aériens: à la suite des audiences qui ont eu lieu au sujet des avions du gouvernement, des mesures de sécurité, etc., vous avez décidé de charger une commission d'étudier la sécurité aérienne. Comptez-vous prendre des mesures disciplinaires à l'endroit de certains de vos fonctionnaires en ce qui a trait à leur non-respect de certains règlements?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'ai probablement lu les mêmes articles de presse que vous, et je n'oserais même envisager de faire quoi que ce soit tant que je n'aurai pas lu le rapport intérimaire ou final. Mes adjoints et moi en convenons: Transports Canada devrait donner l'exemple, et c'est cet engagement que nous comptons respecter.

**M. Whelan:** Vous feriez mieux d'acheter de nouveaux avions.

**M. Mazankowski:** Merci.

Monsieur Lumley, pour ce qui est de vos observations sur l'élargissement du mandat de l'étude sur les transports interurbains, bien que je comprenne ce que vous préconisez, j'estime que nous devons résoudre un bon nombre de questions importantes pour Toronto, telles que l'avenir de l'aéroport international de Toronto, Pickering, l'ADAC, et ainsi de suite, et tout cela fait également partie des problèmes généraux des services de transport interurbain. Nous n'avons jamais vraiment procédé à une étude générale des problèmes de transport de la région de Toronto. J'ai donc voulu limiter cette étude à cette région, parce que certains problèmes ne touchent que cette région. Les recommandations qui découleront des audiences pourraient fort bien avoir une incidence sur les services de transport interurbain dans tout le Canada.

**Le président:** Merci.

**M. Lumley:** Une dernière question, monsieur le président?

**Le président:** Je vous inscris au deuxième tour.

**M. Lumley:** Une toute petite question sur la passe du Nid-de-Corbeau. Si je ne m'abuse, au cours de la préparation de son rapport, M. Murta avait déclaré que, selon toute vraisemblance, le gouvernement confierait à un comité le mandat d'étudier le taux du Nid-de-Corbeau. Est-ce là votre intention? Parlait-il alors au nom du gouvernement? Si vous entendez confier cette question à un comité, sera-ce à un comité parlementaire ou à un organisme extérieur?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je précise d'abord que je n'ai même pas pris de décision à ce sujet.

**Le président:** Merci, monsieur Lumley.

[Text]

Mr. Ferguson.

**Mr. Ferguson:** Mr. Chairman, Mr. Minister, I, too, am delighted to see you here so often. I do not know how you get the time to make all these meetings. I have difficulty myself.

My background, sir, dictates that I be concerned about safety. For the past 16 years in this country, in Canada, and I have been around the harbour ports, particularly in the City of Saint John, safety on the ports has been completely ignored by the previous administration. And one of the reasons I came here, sir, was to try to correct what I like to call the tremendous injustice towards the workers, too many injuries in the Port in the City of Saint John, which I happen to have the honour to represent, and too many deaths over the years. And it is bad in every port in Canada. It is serious. And in Saint John we have an excellent workforce at the Port, and safety is becoming an overriding concern, not only with their member of Parliament but with every worker, and something must be done immediately. And, Mr. Minister, on behalf of all those hard workers and loyal and concerned citizens of the Port, I would appeal that you set up immediately some sort of an inquiry to look into the problem. As you say, it is another inquiry and it costs money. But there has to be proper safety standards set for those workers, or what is going to happen is that they are just going to walk off the job and we are not going to have anybody to ship the wheat and to ship the car parts, and we are going to be in real trouble. And I believe there has to be safety officers put into place with some authority so that they can see that poor equipment is not being used—because the record is one that is staggering. And it is not getting any better. And this is 1979. I would like you to reply to that before I ask you a second question, sir.

**Mr. Mazankowski:** I appreciate your comments, very much, Mr. Ferguson. Someone asked me the other day, in jest I believe, when I was going to order an inquiry into marine safety. We have one on air and one on rail. My gosh! But I think your suggestion is very genuine and very sincere. I will try to respond, then perhaps Mr. Sinclair might be able to supplement my statement.

• 1010

**Mr. Ferguson:** Also, Mr. Minister, before you reply and if you do not have it at your fingertips, could I have that dismal record of every port in Canada during the last ten years—of the injuries and the deaths? Would you get me those figures right away, please?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman to Mr. Ferguson, to the extent that those figures are available, we will certainly respond and provide that information.

**Mr. Ferguson:** I am sorry to interrupt you but I did not want to miss that.

**Mr. Mazankowski:** Well, on the question of safety and particularly with the issue surrounding the port of Saint John,

[Translation]

Monsieur Ferguson.

**M. Ferguson:** Monsieur le ministre, je suis également ravi de vous voir ici si souvent. Je ne sais pas comment vous réussissez à être présent à toutes ces réunions. J'éprouve moi-même de la difficulté à cet égard.

Mon expérience personnelle me force à me préoccuper des questions de sécurité. Au cours des 16 dernières années, au Canada, la sécurité dans les ports a été entièrement négligée par l'administration précédente, et j'en sais quelque chose pour avoir vu de nombreux ports, et notamment celui de la ville de Saint-Jean. Entre autres raisons, si je me suis fait élire, c'est pour tâcher de corriger l'injustice extrême dont souffrent des travailleurs, pour tâcher de réduire le nombre d'accidents graves et de décès qui sont survenus dans le port de la ville de Saint-Jean, ville que j'ai l'honneur de représenter. Tous les ports du Canada sont également touchés par ce fléau. Le port de Saint-Jean est doté d'excellents travailleurs, pour lesquels la sécurité commence à devenir la préoccupation première: c'est un sentiment que je partage. Il faut immédiatement prendre des mesures. Monsieur le ministre, au nom de tous ces travailleurs dévoués, au nom de tous les citoyens qu'inquiète cette situation, je vous implore d'ouvrir immédiatement une enquête pour examiner le problème. Vous me direz sans doute que c'est une autre enquête et que cela coûte de l'argent. Il faut toutefois que soient établies, pour ces travailleurs, des normes de sécurité adéquates. Autrement, ils vont quitter leur emploi, nous n'aurons plus personne pour expédier le blé et les pièces d'automobile, et c'est alors que nous aurons vraiment des problèmes. J'estime qu'il faudrait nommer des agents de sécurité ayant le pouvoir d'interdire l'utilisation de matériel en mauvais état, parce que la situation actuelle est absolument navrante et est loin de s'améliorer. Pourtant, nous sommes en 1979. Je voudrais que vous répondiez à cela avant que je vous pose une deuxième question.

**M. Mazankowski:** Monsieur Ferguson, je vous comprends très bien. Quelqu'un m'a demandé l'autre jour, en rigolant je suppose, quand j'allais ordonner que se tienne une enquête sur la sécurité maritime. Nous avons déjà une enquête sur les transports aériens, une autre sur les transports ferroviaires. Mon Dieu! Je pense toutefois que votre proposition part d'un bon principe et qu'elle est sincère. Je vais tâcher d'y répondre. M. Sinclair pourrait ensuite essayer de compléter ma réponse.

**M. Ferguson:** Monsieur le ministre, avant de vous laisser répondre, puis-je également vous demander de me communiquer les tristes statistiques des accidents et des décès survenus dans chaque port, au Canada, au cours des dix dernières années? Si vous n'avez pas cela sous la main, pourriez-vous me le communiquer le plus rapidement possible?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, monsieur Ferguson, ces chiffres seront fournis s'ils sont disponibles.

**M. Ferguson:** Excusez-moi de vous avoir interrompu, mais je ne voulais pas oublier cela.

**M. Mazankowski:** Pour ce qui est de la sécurité et, notamment, de la sécurité au port de Saint-Jean, c'est une question



[Texte]

this matter is being looked into and I understand it is a very sensitive issue. The department has been checking into the issues surrounding the problems, particularly at the port of Saint John. I am not sure whether the full particulars have been received yet but perhaps the Marine Administrator, Mr. Gordon Sinclair, might be able to respond and bring us clearly up to date with respect to the port of Saint John.

**Mr. G. M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Administration, Transport Canada):** Thank you, Mr. Chairman.

Over the last several months, both through the efforts of the Port of Saint John, the Maritime Employers' Association, the Longshoremen's Union, the Department of Transport, we have been examining this issue. The Maritime Employers' Association in Saint John has offered to take on safety inspectors. Along with the participation of the union, the offer has been made. There has been some suggestion that the Department of Transport should take on this particular role on a full-time, three shifts a day, seven day a week basis.

We have been looking at the practices in Saint John over the past several months and have ship safety inspectors on the scene in Saint John—we have always had them on the scene in Saint John—and are continuing to monitor the situation and the practices that are involved there in order to improve the situation that has resulted in several very serious accidents in the Port of Saint John over the last year or so.

**Mr. Ferguson:** Mr. Chairman, I am for the Transport looking after it. The other situation is not acceptable to me nor to the unions—I do not know, perhaps MEA, but not to the unions and certainly not to the MP. I do not accept the program put forward.

Number two, as you know, there is no question we have the best shipbuilding and drydock, I suppose, anywhere in North America. We do have fairly high unemployment in the area, in Eastern Canada. I would like to know what is happening about the Borden-Cape Tormentine ferry, the new CN ferry. Has the contract been let or is it going to be let to Saint John? I do have a little bit of concern and interest in that, Mr. Minister. And could you advise me if we are getting it in Saint John today, please?

**The Chairman:** We have applied for Halifax.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I cannot give you that information. I can say to the Committee that the contract will be awarded to a Canadian company. My understanding is that CN Marine will be making the announcement about December 12 or thereabouts but we are very pleased that this vessel will be built in a Canadian yard.

**Mr. Ferguson:** I would be extremely pleased if it is built in my city. That is all the questions, and thank you very much, Mr. Minister.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Ferguson.

Mr. Turner.

[Traduction]

que nous examinons. Si je comprends bien, il s'agit d'une situation très délicate. Le ministère a effectué des études sur les divers aspects de la question, en particulier au port de Saint-Jean. Je ne suis pas certain que nous ayons déjà obtenu tous les détails, mais l'administrateur de l'Administration du transport maritime, M. Gordon Sinclair, pourrait peut-être nous répondre et nous fournir une mise à jour au sujet du port de Saint-Jean.

**M. G. M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, Transports Canada):** Merci, monsieur le président.

Ces derniers mois, l'Administration du port de Saint-Jean, l'Association des employeurs des Maritimes, le Syndicat des débardeurs et le ministère des Transports ont examiné cette question ensemble. L'Association des employeurs des Maritimes, à Saint-Jean, s'est offerte à engager des inspecteurs de sécurité. Cette offre a été faite en collaboration avec le syndicat. On a laissé entendre que ce devrait être le ministère des Transports qui se charge de cette fonction à plein temps, sept jours par semaine, à raison de trois postes par jour.

Ces derniers mois, nous avons étudié les méthodes de travail au port de Saint-Jean. Nous avons des inspecteurs de sécurité des navires sur place; nous en avons toujours eus à Saint-Jean. Nous continuons de surveiller la situation et d'analyser les méthodes de travail pour améliorer la situation et empêcher que se reproduisent les graves accidents qui ont eu lieu au cours de la dernière année.

**M. Ferguson:** Monsieur le président, quant à moi, j'estime que ce devrait être le ministère des Transports qui s'en occupe. La solution de rechange n'est acceptable ni selon moi ni selon les syndicats; elle est peut-être acceptable pour l'Association des employeurs, mais les syndicats et le député s'y opposent. Je n'accepte pas le programme proposé.

Deuxièmement, comme vous le savez, nous avons sans doute les meilleurs chantiers de construction de navires et les meilleurs bassins de radoub d'Amérique du Nord. Pourtant, dans l'Est du Canada, nous avons un taux de chômage relativement élevé. Je voudrais savoir ce qu'il en est du nouveau traversier du CN, entre Borden et Cap Tormentine. Le contrat a-t-il été accordé et va-t-il être accordé à Saint-Jean? Je m'intéresse évidemment un tantinet à cette question, monsieur le ministre. Je vous saurais donc gré de me dire si ce contrat est accordé à Saint-Jean.

**Le président:** Nous avons présenté une demande au nom de Halifax.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je ne peux vous fournir ce renseignement. Je peux assurer au Comité que le contrat sera octroyé à une société canadienne. Si je comprends bien, CN Marine annoncera sa décision aux environs du 12 décembre, mais nous sommes ravis de dire que ce navire sera construit dans un chantier canadien.

**M. Ferguson:** Je serais ravi d'apprendre qu'il sera construit dans ma ville. Ce sont là toutes mes questions; merci beaucoup, monsieur le ministre.

**Le président:** Merci, monsieur Ferguson.

Monsieur Turner.

[Text]

**Mr. Turner:** Mr. Minister, can you tell me why the officials of the Ministry of Transport and the CTC have not enforced the safety rules and regulations of air, rail and marine? They have been on the books for decades. The unions and men have complained about this for years and nothing has happened.

I can remember trying for a tough old engineer, Larry Swift, in London, Ontario. We went to Windsor and the engine was riding very, very rough. We went into the boss and told him about it and he just laughed. The minute I said, "I will call the CTC", they took the engine off and we returned with another engine that night. So you had to scare them and complain bitterly before they would move. Can you tell me why with your department officials, and I do not care what government is in power?

• 1015

**Mr. Mazankowski:** Well, Mr. Chairman, the accuracy or inaccuracy of that allegation will be provided in the two inquiries that are currently going on. We have an inquiry into civil aviation air safety and we have an inquiry into railway safety. I am sure, Mr. Turner, you would not want me to preclude the conclusions of either of those commissions of inquiry before associating myself with the statements that you have made.

**Mr. Turner:** Can you tell me why Mr. Justice Grange was chosen to hold the public inquiry? Does he have any railroad experience? When he was going to college, did he work during the summer on railroads, or anything like that?

**Mr. Mazankowski:** We decided to select a man who had the facility and the capacity to conduct a full-fledged, no-holds-barred objective inquiry. It was the recommendation, I believe, of this Committee and other people that have made representations to me that he should be a high-profile Supreme Court justice. Mr. Grange comes with impeccable credentials and I am satisfied and sure that he will carry out his mandate in the fashion in which we as a committee and we as Canadians would desire it to be carried out.

**Mr. Turner:** In your opinion, does he understand the terms and working conditions and language of railroading in Canada?

**Mr. Mazankowski:** Well, I am convinced that if he does not today, he certainly will by the time he is through.

**Mr. Turner:** Does he have the power to hire rail experts, especially from the union brotherhood side as they have a legislative board who have been complaining about rail safety for years and nothing ever happened.

**Mr. Mazankowski:** Well, Mr. Chairman, one of the resources that will be given to Mr. Justice Samuel Grange is the fact that he will be provided with expert assistance in both the fields of the movement of dangerous goods and railway transportation and matters related to safety.

[Translation]

**M. Turner:** Monsieur le ministre, pourriez-vous me dire pourquoi les fonctionnaires du ministère des Transports et de la CCT n'ont pas appliqué les règles et les règlements de sécurité des transports aériens, ferroviaires et maritimes? Ces règles existent depuis des dizaines d'années. Les syndicats et les travailleurs se plaignent de cette situation depuis des années; pourtant, on ne réagit pas à leurs plaintes.

Je me souviens d'avoir eu à plaider pour un bon vieux mécanicien, Larry Swift, de London, en Ontario. Nous nous sommes rendus jusqu'à Windsor et la locomotive répondait très mal aux commandes. Nous sommes allés voir le patron, nous lui avons fait part du problème, et il s'est contenté de rire. Dès que j'ai dit «j'appelle la CCT», la locomotive a été mise en service, et nous sommes retournés avec une autre locomotive ce soir-là. Il fallait donc leur faire peur et pousser les hauts cris pour qu'ils réagissent. Les fonctionnaires de votre ministère et vous-même pourraient-ils me dire pourquoi? Peu importe, d'ailleurs, quel est le gouvernement au pouvoir.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, l'exactitude ou l'inexactitude de cette allégation sera démontrée par les deux enquêtes en cours actuellement. Nous effectuons une enquête sur la sécurité de l'aviation civile et une autre sur la sécurité des transports ferroviaires. Je suis certain, monsieur Turner, que vous ne voulez pas que je préjuge des conclusions de l'une de ces commissions d'enquête en m'associant à vos déclarations.

**M. Turner:** Pouvez-vous me dire pourquoi l'enquête publique a été confiée au juge Grange? A-t-il une expérience quelconque des transports ferroviaires? Lorsqu'il fréquentait l'université, a-t-il travaillé sur les chemins de fer pendant l'été, ou a-t-il eu une expérience semblable?

**M. Mazankowski:** Nous avons décidé de choisir un homme qui pourrait facilement et adéquatement effectuer une enquête objective, complète et sans réserve. Si je ne m'abuse, c'est le Comité et d'autres personnes n'ayant présenté des instances qui m'ont recommandé de choisir un juge de la Cour suprême qui soit bien connu. M. Grange jouit d'une réputation impeccable, et je suis absolument certain qu'il respectera son mandat comme le Comité et comme tous les Canadiens veulent qu'il le respecte.

**M. Turner:** Selon vous, comprend-il les conditions de travail et le vocabulaire des chemins de fer du Canada?

**M. Mazankowski:** S'il ne comprend pas aujourd'hui, il les comprendra certainement d'ici la fin de son enquête, j'en suis sûr.

**M. Turner:** A-t-il le pouvoir d'engager des spécialistes des transports ferroviaires, notamment ceux du syndicat des cheminots, qui est doté d'un conseil législatif et se plaint de la sécurité ferroviaire depuis des années, sans que cela change quoi que ce soit à la situation.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, entre autres ressources accordées au juge Samuel Grange, il bénéficiera de l'aide de spécialistes en transport de produits dangereux par chemin de fer et en sécurité ferroviaire.



[Texte]

**Mr. Turner:** One of the terms is the responsibility for safety of roadbed, tracks, equipment and signals. The railroads have the responsibility now, why does not somebody in the department enforce the rules and regulations we have now. We would not have an inquiry today if these rules and regulations had been enforced.

**Mr. Mazankowski:** Well, I think this is the purpose for the inquiry, to get an objective assessment whether the rules and regulations are adequate, and secondly whether they are being enforced properly.

**Mr. Turner:** Why did we have to have a spill and evacuate 250,000 people from a city in Canada before we had an inquiry? Why did everybody sit back and wait and then as soon as something happens, bang?

**Mr. Mazankowski:** Perhaps you could ask yourself that same question.

**Mr. Turner:** Well, I have asked some of your officials that for 11 years and nothing ever happened.

**Mr. Mazankowski:** You have been more vocal in the last six months than you have been for the last six years, I can tell you that.

**Mr. Turner:** Well, I was in a position I could not talk, as you know, as the Deputy Speaker. But I certainly . . .

**Some hon. Members:** Oh, oh.

**Mr. Turner:** Do not forget, in my first speech, and you were there then in the House of Commons, the very thing I talked about two months ago, I talked about eleven and twelve years ago. Nobody was listening; you are all listening now though.

**Mr. Mazankowski:** I simply repeat, Mr. Chairman, for your sake and for the sake of the members of this Committee, the railway system did not fall apart in the last six months.

**Mr. Turner:** No, but we have been crying for years and nobody ever listened and nothing ever happened.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Turner. Mr. Gass.

**Mr. Gass:** Mr. Chairman, I would like to also add my brief remarks to the minister for being at both these meetings. It has been a pleasure for me to sit in and listen on most occasions because I figured the people who were here had more expertise, like yesterday in the grain, than I had being from the east and not that much to do with grain, so I sat back and listened.

But there are two things in transport in the east that concern me. One is the airport at Charlottetown and the fact that we have been going back and forth for the last three years from one design to another. The original design was scrapped because it was going to cost too much. They figured they would save a million dollars by going to a modular design. The new design, the modular design now apparently is going to cost as much or more than the original design in 1977. Mr.

[Traduction]

**Mr. Turner:** Un aspect de la sécurité est celui de la plateforme, des voies, du matériel et des signaux. Actuellement, ce sont les compagnies qui en sont responsables. Pourquoi un fonctionnaire du ministère ne surveille-t-il pas l'application des règles dont nous disposons maintenant? Si ces règles avaient été respectées, nous n'aurions pas besoin d'une enquête aujourd'hui.

**Mr. Mazankowski:** Je pense que c'est justement là l'objet de l'enquête: évaluer objectivement si les règles sont bonnes et si elles sont correctement appliquées.

**Mr. Turner:** Pourquoi faut-il un déraillement et l'évacuation de 250,000 personnes pour tenir une enquête? Pourquoi avons-nous tranquillement attendu pour nous précipiter aussitôt qu'un problème surgit?

**Mr. Mazankowski:** Vous pourriez peut-être vous poser cette même question.

**Mr. Turner:** Je pose ces questions depuis près de 11 ans à certains des fonctionnaires de votre ministère, et il ne se passe jamais rien.

**Mr. Mazankowski:** Vous avez beaucoup plus parlé au cours des six derniers mois qu'au cours de six dernières années, cela je peux vous l'affirmer.

**Mr. Turner:** J'étais dans une situation où je ne pouvais pas parler, comme vous le savez, en ma qualité d'orateur-adjoint. Toutefois, j'ai certainement . . .

**Des voix:** Oh, oh!

**Mr. Turner:** N'oubliez pas que dans mon premier discours à la Chambre des communes, il y a deux mois, et vous étiez présents, j'ai parlé de choses qui se produisent depuis 11 ou 12 ans. Or, personne ne m'écoutait. Cependant, maintenant, vous m'écoutez tous.

**Mr. Mazankowski:** Je répète, simplement, monsieur le président, pour que les membres du Comité le comprennent, que le système ferroviaire du Canada n'est pas tombé en ruines au cours des six derniers mois.

**Mr. Turner:** Non, mais nous nous plaignons depuis des années et personne n'a jamais écouté; rien ne s'est jamais produit.

**Le président:** Merci, monsieur Turner. Monsieur Gass.

**Mr. Gass:** Monsieur le président, j'aimerais également exprimer mes remerciements au ministre pour sa présence au cours de ces deux réunions. J'ai éprouvé du plaisir à m'asseoir ici et à écouter, la plupart du temps, parce que je me suis dit que les députés présents avaient plus d'expérience en ce qui a trait au transport des céréales, chose dont nous parlions hier, que je n'en ai, étant donné que je viens de l'est.

Il y a toutefois deux questions relatives au transport dans l'Est qui me préoccupent. L'une est celle de l'aéroport de Charlottetown et le fait qu'au cours des trois dernières années nous sommes passés d'un plan à l'autre. Le plan original a été rejeté parce qu'il allait être trop coûteux. On s'est dit qu'on allait économiser 1 million de dollars en ayant recours à une construction modulaire. Le nouveau plan, le plan modulaire, va, selon toute vraisemblance, nous coûter autant, sinon plus,

[Text]

Minister, can you now tell me, has any decision been reached on the design that is proposed for Charlottetown, and if so, when can we expect commencement of the project?

• 1020

**Mr. Mazankowski:** No, the decision has not been reached at the present time. It is under very active consideration I can tell the hon. member, and I would hope that we will be in a position to make an announcement fairly soon. Mr. McLeish might be able to elaborate further because he has been involved directly.

**Mr. W. M. McLeish (Administrator, Canadian Air Administration, Transport Canada):** No, you are quite correct, Mr. Minister. We are approaching the final stage of our consultations with the carriers with respect to the Truro building design. I would expect it to be resolved early in the new year.

**Mr. Gass:** My second question would be on the new ferry, carrying on from Mr. Ferguson's question. The ferry is being built and originally this summer we met with CN Marine, and I was told that there would be no restaurant facilities on board. I, as a member, could not accept that because of the fact that the ferry system is used for transporting increasing numbers of tourists to P.E.I. Much more important than the tourists are the regular users of the ferry system between Borden and Tormentine. The truck drivers, the salesmen, the farmers, and so on, who use the time on the ferry to eat their breakfast or their dinner to minimize the stop-over time on the highway for meals. They utilize that time on the ferry to good advantage.

The truck drivers especially are concerned that the restaurant facilities on the Preston crossings, the restaurant services, have been reduced and there are no meal facilities between 1.00 a.m. and 10.00 a.m. the following day. The 1.00 a.m. is not that critical, but the 6.00 a.m. crossings to the 10.00 a.m. crossings have no restaurant services. This is the problem that I am concerned about. I have been in touch with CN Marine on numerous occasions and they come back and say that they are now operating the service with an eye to trying to be efficient and save money. That is commendable but they are forgetting about the service part. We have lost nine jobs on that crossing because of the cutback in these services on the regular crossing. Mr. Minister, could you now tell me if there is any possibility that the Department of Transport would be prepared to subsidize the restaurant facilities for those hours that is on existing crossings?

On the new boat, we were advised earlier this summer that there would be no restaurant facilities. We pushed the Department of Transport and CN Marine, and with your help, sir, we have been advised by CN Marine that there will now be restaurant facilities. The space will be built into the new boat. We have no commitment, no guarantee, that there will, in fact, be restaurant services even if the space is there. Apparently it has been pushed back and forth between CN Marine and the Department of Transport. I am happy that at least we have

[Translation]

que le plan original de 1977. Monsieur le ministre, pouvez-vous me dire si une décision a été prise quant au plan proposé pour l'aéroport de Charlottetown et, dans l'affirmative, quand pouvons-nous envisager le début des travaux?

**M. Mazankowski:** Non, la décision n'a pas encore été prise. Je peux toutefois assurer à l'honorable député que nous examinons la question de très près et que j'espère pouvoir déclarer bientôt ce que nous comptons faire. M. McLeish pourrait sans doute vous fournir de plus amples détails, puisqu'il a directement participé à ces travaux.

**M. W. M. McLeish (administrateur, Administration canadienne des transports aériens, Transports Canada):** Non, vous avez bien raison, monsieur le ministre. Nous approchons de l'étape finale de nos consultations avec les compagnies aériennes au sujet du plan du bâtiment de Truro. Je m'attends à ce que cela soit résolu au début de la nouvelle année.

**M. Gass:** Ma deuxième question donne suite à celle de M. Ferguson, au sujet du nouveau traversier, qui est en train d'être construit. Cet été, j'ai rencontré des représentants de CN Marine, qui m'ont dit que le navire ne serait pas doté d'un service de restauration. En ma qualité de député de la région, je ne peux accepter cela; en effet, ce traversier servira au transport d'un nombre toujours croissant de touristes à l'Île-du-Prince-Édouard. Il y a également des voyageurs qui sont beaucoup plus importants que les touristes; ce sont les utilisateurs réguliers du traversier entre Borden et Tormentine. Je veux parler des camionneurs, des démarcheurs, des agriculteurs et des autres voyageurs qui profitent du temps passé sur le traversier pour prendre le petit déjeuner, ou autre repas, afin de réduire au minimum le nombre d'arrêts le long de leur route. Ils mettent à profit le temps de la traversée.

Les chauffeurs de camions, en particulier, se plaignent du fait que les services de restauration pour la traversée de Preston ont été réduits et qu'il n'y a pas de service entre 1h00 et 10h00. Le service de restauration sur le traversier de 1h00 n'est peut-être pas essentiel mais la traversée qui s'effectue entre 6h00 et 10h00 n'offre aucun service de restauration. C'est ce problème qui me préoccupe. Je suis entré en communication avec CN Marine à plusieurs reprises et l'on m'a répondu que l'on voulait exploiter ce service de manière efficace et économique. C'est un but louable mais on oublie qu'il s'agit, après tout, d'un service. Nous avons perdu neuf emplois, sur ce traversier, en raison de la réduction des services pour les traversées régulières. Monsieur le ministre, pourriez-vous me dire maintenant s'il est possible que le ministère des Transports soit prêt à subventionner les services de restauration pour les traversées actuelles?

On nous a signalé, au début de l'été, qu'il n'y aurait pas de service de restauration sur le nouveau navire. Nous avons insisté auprès du ministère des Transports et de CN Marine et, grâce à votre aide, monsieur, CN Marine nous a maintenant annoncé qu'il y aurait des installations de restauration. L'espace nécessaire sera donc prévu. Toutefois, rien ne nous garantit qu'il y aura, en fait, des services de restauration, même si des locaux sont disponibles. Il semble que cela fasse l'objet de discussions constantes entre CN Marine et le ministère des



## [Texte]

taken the first step in the right direction in having the facilities there. The question that I want answered today is are you now, sir, prepared to commit the Department of Transport into subsidizing the restaurant services, if necessary, when the new boat is put into service?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, first of all, I know that Mr. Gass is speaking with very genuine concern. He has written to me and talked to me personally. I have had representations from other members from P.E.I. as well on this matter and, indeed, it is something that I am presently wrestling with. Mr. Gass asked me whether we are prepared to subsidize the meal service. The federal government is subsidizing CN Marine to the tune of \$122 million annually right at the present time. I am not sure whether there is anything designated specifically for meal service, but it is a fairly significant amount of money.

We have discussed this particular problem with officials of CN Marine, both in private conversations and in an official way through official correspondence. It has been their desire to attempt to rationalize the service to achieve the most cost-effective kind of system available.

• 1025

I certainly will take your representations into consideration and will have a look at it again; and I will be talking further with CN Marine but I cannot give the honourable member the kind of undertaking that he is wanting right at the present time.

Mr. Giroux may have something further to comment on this.

**Mr. R. Y. J. Giroux (Administrator, Canadians Surface Transportation Administration, Transport Canada):** Just to add, Mr. Chairman, that the Prince Edward Island service, in itself, is being subsidized to the extent of \$20 million, that particular crossing.

The big problem, of course, with restaurant services is that it is a 45-minute crossing, really, and does not allow that much time to provide very comprehensive restaurant services. I understand that there are "kind of canteen" services that are available, and I am going to check this out to have more detailed information, but certainly the design for the new ships does provide this kind of service.

But with respect to restaurant service on the existing services, the policy has also been that the subsidization would be more oriented towards the basic needs of the travellers, and that with the ancillary needs, per se, in view of the fiscal constraints facing the government, we would try as much as possible to at least recover the cost of those particular services—not necessarily make money on them but recover the cost.

That is what I wanted to add.

**The Chairman:** Very briefly, Mr. Gass.

**Mr. Gass:** Okay.

## [Traduction]

Transports. Je suis heureux de constater que nous avons au moins accompli un pas dans le bon sens en prévoyant la construction des installations. Je voudrais toutefois que vous me disiez, aujourd'hui, si vous êtes prêt à vous engager, au nom du ministère des Transports, à subventionner les services de restauration, s'il y a lieu, lorsque le nouveau navire commencera à assurer la liaison.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, précisons d'abord que je sais que M. Gass a sincèrement à cœur de résoudre ce problème. Il m'a écrit et m'en a parlé en personne. D'autres députés de l'Île-du-Prince-Édouard m'ont également présenté leurs instances à ce sujet et il s'agit d'une question que je m'occupe de résoudre. M. Gass m'a demandé si nous serions prêts à subventionner le service de restauration. Le gouvernement fédéral verse actuellement une subvention annuelle de 122 millions de dollars à CN Marine. Je ne sais pas si une partie de cette somme est destinée en particulier à ce service mais il s'agit d'une somme assez considérable.

Nous avons discuté de ce problème avec des représentants de CN Marine, tant au cours de conversations privées que dans le cadre de communications officielles. Ils ont décidé de rationaliser le service afin de le rendre plus économique.

Je prends note de vos représentations et je m'en entretiendrai avec les responsables de CN Marine. Je ne peux néanmoins prendre les engagements que l'honorable député me suggère de prendre.

M. Giroux pourra peut-être vous donner des précisions.

**M. R. Y. J. Giroux (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, Transports Canada):** Monsieur le président, je voudrais rappeler que Transports Canada accorde une subvention de 20 millions de dollars pour la liaison dont vous parlez avec l'Île-du-Prince-Édouard.

La traversée dure environ 45 minutes et il est difficile d'offrir des services complets de restauration pendant ce laps de temps. Je sais néanmoins qu'il existe un genre de cafétéria et je pourrais vous donner des détails plus précis. En tout cas, un service de restaurant est prévu pour les nouveaux navires.

Quant aux services de restaurant offerts pour les liaisons existantes, nous pensons que les subventions doivent répondre aux besoins fondamentaux des voyageurs. Étant donné le caractère secondaire des services de restaurant, et compte tenu des restrictions budgétaires imposées par le gouvernement, nous avons décidé de ne pas chercher à réaliser de profits grâce aux services de restaurant, mais seulement de rentrer dans nos frais.

C'est tout ce que je voulais ajouter.

**Le président:** Très brièvement je vous prie, monsieur Gass.

**M. Gass:** D'accord.

**[Text]**

CN Marine has been given the mandate to operate the ferry services in the Maritimes. A year ago, I was talking to them and trying to get a handle on things, and trying to understand what their role is in supervising and operating that system, and they told me that they bid—they ask for a certain amount of money, to run those services, from the Department of Transport or the government, and they got it.

So, in 1977 and in 1978, I asked them how much money they were getting for services. They did not tell me but they said they were getting sufficient to provide the same type of service as they had the previous year. And I accepted that, and that is fine. So I said to myself, "There will be no reduction in services". But then they turned around and reduced the services in the restaurant facilities.

So they tell me that they have got sufficient money from the department to provide the same services that they did the previous year and, then they turn around and reduce the service. I cannot accept that. They still have not told me how much money they are getting and I guess that is really of no concern. The reduction in the service is the thing that I am concerned about.

**Mr. Mazankowski:** I certainly will take that particular point into consideration. Mr. Giroux was around at the time that this particular transaction was instituted. Perhaps he would like to comment on that.

**Mr. Giroux:** I guess it all comes down to a definition of "service". There is no doubt that the negotiations between the Department of Transport and CN Marine relate to the basic services: in other words, the number of crossings and the level of that service. Whether it applied particularly to all of the on-board services is another question.

Our negotiations with CN Marine are basically as you say, that they come to us and they estimate the cost of maintaining the level of basic services and what is needed from one year to the next—sometimes they may suggest alterations in services; sometimes they may suggest new services—and they negotiate with us on a businesslike basis, because they are now bona fide corporation and have the objective of making a small profit in the establishment of those services. And those negotiations are taking place right now for the next year of operation of CN Marine.

However, as I said before, we have been looking at services like the ancillary services—the secondary cost centres as we call them—on the ships. For example, when you take the gulf crossing, some of the ships have slot machines and so forth which we consider as secondary cost centres, and we have been taking the position that since these are really at the choice of the individuals who take the boat, it does not necessarily follow that the government should subsidize these secondary cost centres. We have been trying to get CN Marine to identify them precisely and at the same time to at least be on the break-even basis for those cost centres.

• 1030

**The Chairman:** Thank you very much. Thank you, Mr. Gass. The minister must leave at 10.30 or very very shortly

**[Translation]**

La compagnie CN marine est responsable des services de traversiers dans les provinces maritimes. J'ai rencontré il y a un an les responsables de cette société et je les ai interrogés sur leur gestion et sur leur rôle de surveillance. Ils m'ont dit qu'après en avoir fait la demande au ministère de Transports, ils avaient reçu une certaine somme d'argent pour assurer ce service.

Je leur ai demandé quelle somme d'argent ils ont reçue en 1977 et 1978. Ils ne me l'ont pas dit, mais ils m'ont affirmé qu'ils avaient suffisamment d'argent pour offrir les mêmes services que par le passé. Cela m'a semblé satisfaisant et je me suis dit qu'il n'y aurait pas de réduction de service cette année. C'est alors qu'ils ont changé de position et ont décidé de réduire les services de restaurant.

Bien qu'ils m'aient affirmé avoir suffisamment d'argent pour assurer les mêmes services que l'an dernier, ils ont quand même décidé de les réduire. Cela me semble inacceptable. J'ignore toujours quelle somme ils touchent, mais ce n'est pas ce qui importe. Je me soucie plutôt de la réduction des services.

**M. Mazankowski:** Je vais me pencher sur ce point. Monsieur Giroux est plus au courant que moi de de cette transaction et il pourra peut-être vous donner des détails.

**M. Giroux:** Il s'agit de définir ce que l'on entend par «service». Les négociations qui ont lieu entre le ministère des Transports et CN marine portent sur les services essentiels, nombre de liaisons et type de services offerts. Il ne s'agit pas de tous les services offerts à bord.

Nos négociations avec CN marine se déroulent comme vous l'avez dit: la société nous soumet un devis pour la fourniture des services essentiels et propose parfois d'apporter des modifications. Toutes les demandes de nouveaux services font l'objet de négociations. Nous considérons que cette société est un partenaire commercial indépendant dont les activités ont dans une certaine mesure un but lucratif. Les négociations pour l'année prochaine sont actuellement en cours.

Cependant, comme je l'ai dit, nous avons décidé de ne pas subventionner les services secondaires, c'est-à-dire ce que nous appelons les sources de revenus secondaires. Par exemple, certains navires qui font la traversée du golfe sont équipés de distributeurs automatiques, destinés à ceux qui veulent s'en servir. Nous avons demandé à CN marine de nous fournir la liste de ses sources de revenus secondaires, et il s'agit simplement pour nous de rentrer dans nos frais.

**Le président:** Merci beaucoup. Merci monsieur Gass. Le ministre doit partir à 10 h 30, il ne va donc pas tarder. J'ai



**[Texte]**

afterwards and I have Mr. Whelan, Mr. Richardson and Mr. Lumley who wanted two very quick ones, so I would ask you to conduct yourselves accordingly. Mr. Whelan.

**Mr. Whelan:** Mr. Chairman, I will try and be as brief as I can. First of all, about the Windsor airport. Two or three years ago the runways at the Windsor airport were restricted for heavy aircraft coming in there, limiting charter aircraft, et cetera, because the runways were in bad shape. Can you get an updated report on the runways at the Windsor airport?

**Mr. Mazankowski:** Mr. McLeish do you have that information?

**Mr. McLeish:** I do not have it at this time.

**Mr. Mazankowski:** We would certainly be prepared to provide that information to you, Mr. Whelan.

**Mr. Whelan:** As you no doubt are aware, if you cheik the records you will find that we had about a four-year inquiry. It was scheduled to be rebuilt at the same time the London airport was. The London airport has been finished, I believe, for over two years, going on three years.

**Mr. Mazankowski:** I should say, Mr. Chairman, that I have had a meeting with the members of Parliament from the Windsor area about the airport. I think I indicated at the time that we were going to move in a direction which met some of the problems associated with the Windsor airport, and I intend to follow through on that.

**Mr. Whelan:** I do not know if your department is the one that has the responsibility. I saw something in some of the letters and correspondence the other day which may seem minor, but it takes 32 minutes to fly from Toronto to Windsor and sometimes it takes 32 minutes to get your baggage. The mayor has written me a letter, and he has written several other people, and pointed out this embarrassing time lag to get baggage. It may seem insignificant, but when you stand around and listen to the people talk loud enough so their member of Parliament can just hear it and the airport just happens to be in his constituency, it can get on your nerves.

**Mr. Mazankowski:** That perhaps answers the question as to why the former Minister of Agriculture used the Jetstar so often.

**Mr. Whelan:** You have the wrong one, it was the little Falcon that we used. It did not burn so much fuel. And I make no apologies for any that I used at any time. But I would recommend that after windshield cracks and hydraulic system failures, things like that, you may be safer flying Air Canada. But they did the best they could with the old equipment, and it was a false thing for the department never to replace those old 28- and 30-year-old Viscounts, the King Airs, the old Jetstars and the old Falcons. I do not think there is a country in the world has a more obsolete force for their government people to ride around in than the one we had. It was much overtouted as a luxury fleet, which was the damndest lie there ever was.

**The Chairman:** Agreed.

**Mr. Whelan:** So I will support you anytime, Mr. Minister, if you want to get a decent kind of an aircraft for both the Prime Minister and yourself. I would even move a motion in the House that you take the first two Challengers off the line.

**[Traduction]**

inscrit les noms de MM. Whelan, Richardson et Lumley. Je vous demanderai d'être bref. Monsieur Whelan.

**M. Whelan:** Monsieur le président, j'essaierai d'être aussi bref que possible. Parlons d'abord de l'aéroport de Windsor. Il y a deux ou trois ans, les pistes d'atterrissage de l'aéroport de Windsor ont été interdites aux gros avions, aux appareils nolisés, etc, en raison de leur mauvais état. Pourriez-vous nous faire rapport sur l'état des pistes de l'aéroport de Windsor?

**M. Mazankowski:** Monsieur McLeish, avez-vous ces renseignements?

**M. McLeish:** Je ne les ai pas ici.

**M. Mazankowski:** Nous pourrions vous procurer ces renseignements, monsieur Whelan?

**M. Whelan:** Vous n'ignorez pas que cet aéroport a fait l'objet d'une enquête qui a duré quatre ans. Il devait être reconstruit en même temps que celui de London. Or, je crois que l'aéroport de London est terminé depuis presque trois ans.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je dois vous dire que je me suis entretenu à ce sujet avec les députés de la région de Windsor. J'ai indiqué que nous avons l'intention de prendre des mesures pour résoudre aux problèmes soulevés.

**M. Whelan:** J'aimerais vous soumettre une question qui ne relève peut-être pas de la compétence de votre ministère. J'ai reçu récemment plusieurs lettres m'indiquant qu'il faut parfois attendre ses baggages pendant 32 minutes pour le vol Toronto-Windsor, c'est-à-dire autant que la durée du vol lui-même. Le maire de Windsor m'a signalé ce problème et il l'a signalé à plusieurs autres personnes. Cela vous semble peut-être un détail mineur, mais il est particulièrement irritant d'entendre les gens se plaindre à voix haute de façon à être entendus par leur député, surtout lorsque le député en question est celui de la circonscription.

**M. Mazankowski:** C'est peut-être la raison pour laquelle l'ancien ministre de l'Agriculture utilisait si souvent le Jet Star.

**M. Whelan:** Pas de chance, nous utilisons le petit Falcon. Il consomme moins de combustible. De toute façon, je n'ai d'excuses à faire à personne, et vous seriez peut-être plus en sécurité avec Air Canada, compte tenu de ces histoires de pare-brise fêlé, de machines hydrauliques en panne, etc. On a fait ce qu'on a pu avec les anciens avions, et le ministère a eu tort de ne jamais remplacer les Viscounts, les King Air, les Jetstars et les Falcons vieux de 28 ou 30 ans. Je doute qu'il existe un autre pays au monde où les appareils gouvernementaux soient si vieux. Le Canada a toujours prétendu avoir une flotte de luxe, c'est bien le plus gros mensonge que j'aie jamais entendu.

**Le président:** Je suis tout à fait d'accord.

**M. Whelan:** Je suis donc tout disposé à vous appuyer, monsieur le ministre, si vous demandez un appareil plus décent pour le premier ministre et pour vous-même. J'irai même

[Text]

**Some hon. Members:** Hear, hear!

**An hon. Member:** Have you got that down, Walt?

**The Chairman:** We will take that as a representation.

**Mr. Whelan:** I wish you would check into the baggage problem, Mr. Minister, because it is a thing that many people have made comments to me about. It may not seem serious but it is an aggravating situation. It may be because they need more help, I do not know what the score is, Mr. Minister.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, in all seriousness we will look into that and get back.

**Mr. Whelan:** Marine traffic in the Detroit River. As you know, the Detroit River is probably the busiest waterway in the world as far as tonnage and as far as small craft of every description. We are being severely criticized by all levels of government, municipal, provincial and federal, because we are not policing that. I know, Mr. Minister, you are going to say that it is my fault because I was a member of Cabinet when somebody sneakily snuck out of the legislation the authority the federal people had over policing an international waterway. I am prepared to enter a private member's bill, if you will pick it up and make it a government bill, to put that back into the legislation so we fulfil our responsibilities federally, because it is a very serious thing in our constituency, we have had several deaths in the last couple of years. Nobody seems to want to accept the responsibility. I do not see how you can have it a provincial responsibility on such an international waterway as that, as they are suggesting. That is outside our jurisdiction. When we go to the RCMP, they say, you removed that from the Navigable Waters Protection Act—or whatever they call it—you removed that from that act and it is not under our jurisdiction now. So nobody is really doing it. The Coast Guard does not have authority to arrest a chicken, there is no policing authority invested in the Coast Guard. There is a Coast Guard base at Amherstburg; it would have to be manned in a better fashion than it is now if they were going to be asked to police it, because admittedly there are thousands of people with pleasure craft, people who have no real training, etc., in the area and, as I said, there is heavy, heavy commercial traffic in that area also.

• 1035

If you could look into that, I would appreciate it very much.

**Mr. Mazankowski:** Certainly, Mr. Chairman. I certainly look forward to the private member's bill to which the honourable member refers.

**Mr. Sinclair,** did you have a brief comment to make on that?

**Mr. Sinclair:** No, Mr. Chairman.

**Mr. Whelan:** I do not think Mr. Sinclair was the one who had it removed. I was in the Cabinet and I never noticed it's being removed from the legislation—if any Cabinet minister

[Translation]

jusqu'à proposer une motion à la Chambre afin que l'on supprime les deux premiers challengers.

**Des voix:** Bravo!

**Une voix:** Vous avez pris note, Walt?

**Le président:** Je prends note de cette démarche.

**M. Whelan:** Je voudrais, monsieur le ministre, que vous vous occupiez de cette histoire de bagages, car plusieurs personnes se sont plaintes. Le problème ne vous semble peut-être pas sérieux, mais la situation s'aggrave. Ils ont peut-être besoin d'aide, je ne connais pas le score, monsieur le ministre.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, nous étudierons cette question avec le plus grand sérieux et nous vous ferons rapport.

**M. Whelan:** Parlons maintenant du trafic maritime de la rivière Détroit. La rivière Détroit est sans doute la voie maritime la plus active du monde en matière de tonnage et de petites embarcations en tous genres. A tous les niveaux, fédéral, municipal et provincial, les gens se plaignent que cette voie navigable ne soit pas réglementée par le Canada. Je sais que vous allez me répondre que c'est ma faute, puisque je faisais partie du Cabinet lorsque le gouvernement fédéral a été désaisie de sa compétence légale en matière de réglementation d'une voie navigable internationale. A condition que le gouvernement le prenne à son compte, je suis prêt à déposer un bill privé demandant que le gouvernement fédéral soit réinvesti de sa compétence légale. En effet, la situation est très grave dans notre circonscription puisqu'elle a coûté la vie à plusieurs personnes au cours des deux dernières années. Personne ne semble vouloir en assumer la responsabilité. Je ne vois pas comment un tel cours d'eau international puisse être de compétence provinciale, comme on le suggère. Ce n'est pas de notre ressort. Et la GRC nous dit, «vous avez enlevé ce cours d'eau de la Loi sur la protection des eaux navigable, et ce n'est plus de notre compétence.» Donc personne ne s'en occupe vraiment. La Garde côtière n'a même pas le pouvoir d'arrêter un poulet, elle n'a aucune autorité de police. Il y a un poste de la garde côtière à Amherstburg, mais il faudrait mieux la doter que ce n'est le cas actuellement, si on veut lui conférer le maintien de l'ordre sur le cours d'eau, car vraiment il y a des milliers de propriétaires de bateaux de plaisance, qui n'ont aucune formation, etc. dans cette région, et par surcroît, comme je le disais, il y a beaucoup de trafic commercial aussi.

Si vous pouviez étudier la situation, je vous en serais reconnaissant.

**M. Mazankowski:** Certainement, monsieur le président. J'attendrai volontiers le projet de loi privé du député.

Monsieur Sinclair, avez-vous quelque chose à dire?

**M. Sinclair:** Non, monsieur le président.

**M. Whelan:** Ce n'est pas M. Sinclair qui l'a fait enlever. J'étais à ce moment-là au conseil des ministres, et je n'ai pas remarqué qu'on avait enlevé ce cours d'eau de la loi; et si un



[Texte]

tells you he reads all those different papers that come into Cabinet, you had better watch him.

One brief question, again coming back to the airport and the traffic problem in that area. I have been in many aircraft other than military or DOT, private aircraft, and I can remember one pilot of a private aircraft telling me that he was always scared to come into Windsor because of the poor facilities and not knowing who was going to be in the air and where. He said that it was one of the worst airports to come into in all of Canada because of the Detroit air traffic control and our controls, etc. in that area. You are aware. I am sure, of the accident that took place, and several lives were lost, when two planes collided over the City of Windsor. Fortunately, no one on the ground was hurt at that time but it was a very unfortunate thing for the people who were in the aircraft. That is a definite concern in that area.

I did learn a few things from the DND and the MOT pilots, who said that when they would go into Windsor they used to say: if we cannot land in Windsor the equipment in Detroit is so much better we can always get you in there if it is snowing etc.—and this type of thing—if the weather is bad, we always come in under the Detroit traffic control regulations when we come into the Windsor airport. I guess that is according to an international agreement we have in that area. Could we be brought up to date on that, Mr. Mazankowski?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, there has been a coroner's inquest concluded and some recommendations have flowed from that. Our own accident investigation has not been completed, we are expecting a report. Mr. McLeish, are you aware of when that report will be forthcoming?

**Mr. McLeish:** It has not yet gone to the independent board.

**Mr. Mazankowski:** It is in the stages of final completion. I am sure that there will be some recommendations that will flow from that investigation as well, and we will certainly look into that with a great deal of interest. Of course, I would presume it would be a matter that the Dubin inquiry would address itself to as well.

**Mr. Whelan:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, it is now well after 10.30 and we realize that you have to go. I apologize to those who did not get their questions directed to the Minister, but if the officials could stay for another moment or two to clean up? Mr. Richardson, Mr. Nylander and Mr. Lumley are on the second round.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Mr. Chairman, a couple of quick questions on the interim report on airports. Is that something new? Or has that been distributed? or is there such a thing?

**Mr. Mazankowski:** That is the interim report with respect to the establishment of local airport commissions and there has been an interim report on that. The final report is due some time in February.

[Traduction]

ministre du conseil des ministres vous dit qu'il lit tous les différents documents qu'on lui présente, il faut certainement le surveiller.

Une autre brève question concernant l'aéroport et le problème que présente le trafic dans cette région. J'ai voyagé dans beaucoup d'autres aéronefs que ceux de la Défense ou du ministère des Transports, et dans les aéronefs privés, et je me souviens qu'un pilote m'avait dit qu'il avait toujours peur d'atterrir à Windsor à cause des pauvres installations, qu'il ne savait jamais qui survolait l'aéroport en même temps que lui. Il disait que c'était un des pires aéroports de tout le Canada à cause de la multiplicité des postes de contrôle aérien, le nôtre, celui de Détroit, etc. dans cette région. Vous savez sans doute qu'il y a eu un accident, lorsque deux avions sont entrés en collision au-dessus de la ville de Windsor, qui a fait plusieurs morts. Heureusement, personne au sol n'a été blessé, mais c'a été un accident fatal pour ceux qui étaient dans l'avion. C'est un souci permanent de la région.

J'ai appris des pilotes du ministère de la Défense et du ministère des Transports que s'ils ne pouvaient pas atterrir à Windsor, les installations étaient tellement meilleures à Détroit, qu'il y avait toujours moyen d'y atterrir s'il neigeait, etc. Si le temps était mauvais, il était plus facile pour eux d'atterrir sous le contrôle de l'aéroport de Détroit que de celui de Windsor. Sans doute il y a un accord international à cet effet dans la région. Pouvez-vous nous mettre au courant de ces problèmes de trafic, monsieur Mazankowski?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, il y a eu une enquête du coroner, et ce dernier a fait certaines recommandations. Notre enquête sur cet accident n'est pas terminée, et nous attendons toujours le rapport. Monsieur McLeish, savez-vous quand ce rapport sera déposé?

**M. McLeish:** Il n'a pas encore été remis à la commission indépendante.

**M. Mazankowski:** Il est donc sur le point d'être terminé. Sans doute il y aura certaines recommandations qui en découleront, et nous les étudierons certes attentivement. Je suppose aussi que la Commission d'enquête Dubin étudiera ce rapport aussi.

**M. Whelan:** Merci.

**Le président:** Monsieur Mazankowski, il est passé 10 h 30, et nous savons que vous devez partir. Je prie ceux qui n'ont pu poser leurs questions au ministre de m'en excuser, mais puis-je demander à vos hauts fonctionnaires de rester encore quelques moments? M. Richardson, M. Nylander et M. Lumley sont inscrits au second tour.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Monsieur le président, j'ai quelques questions à propos du rapport intérimaire sur les aéroports. Ce rapport est-il nouveau? A-t-il été distribué? Existe-t-il même?

**M. Mazankowski:** On a déposé un rapport intérimaire sur la constitution de commissions locales pour les aéroports. Le rapport définitif sera déposé au mois de février.

[Text]

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** This is on the establishment of airport commissions.

**Mr. Mazankowski:** That is right.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** I get it.

Maybe it is unfair to ask you this, because it is hard to pull information off the top of your head, but I was wondering about Regina airport, what are the plans for its future? Are you going to extend the runway? put another runway in? expand the facilities that are there? or build new facilities?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, there is a master plan currently being developed, I think it should be concluded by the end of this year. The work is going on and when the master plan is completed we will then be making a decision on how to proceed from there, whether we proceed with a new facility, modification, what stages or what time frame we would be looking at, but we would have to await that report. Involved in it, I presume, would be some expropriation of lands and other matters related thereto, but it is something that is very current and under active consideration.

• 1040

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** When is the new report going to be made public?

**Mr. Mazankowski:** As soon as it is printed, Mr. Chairman, and I am sure that it will be before Christmas, at least I am hoping. I understand that the report is completed. It is being printed and translated at the present time.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Richardson, and thank you, Mr. Minister, very much.

I have remaining on the list Mr. Nylander and Mr. Lumley and then I would like to move to consideration of the votes.

Mr. Nylander, very briefly.

**Mr. Nylander:** Thank you, Mr. Chairman. I was going to ask one quick question. I have communicated several times with the Minister and the department about some improvements to my local airport and everyone is putting a plug in, for some political mileage, for their airport today, so I thought maybe I could see if there have been any results of my inquiries on the North Battleford Airport.

**An hon. Member:** Is there an airport there?

**Mr. McLeish:** I am not able to give you any further word on that at this time, Mr. Nylander. Since your communication directly with my staff, they have been attempting to come up with the appropriate answers for you as to when they can do these things. That is where it rests right now.

**Mr. Nylander:** Very good, thank you. That is all I have to ask, sir.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Nylander. Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman. It is probably more appropriate that I ask this of the officials, Mr. Chairman. It appears this morning, as so many times happens in a committee meeting, that the officials are totally under attack which really is grossly unfair because, particularly in Transport

[Translation]

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** C'est donc sur la constitution des commissions d'aéroports.

**M. Mazankowski:** Oui, en effet.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** J'ai compris.

C'est peut-être injuste de vous poser une telle question, puisqu'on ne peut pas se souvenir de tout, mais que réservez-vous dans l'avenir pour l'aéroport de Regina? Allez-vous allonger la piste? Construire une autre piste? Aggrandir les installations actuelles, ou bien construire de nouvelles installations?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, on a préparé un plan d'ensemble qui sera sans doute terminé avant la fin de l'année. Une fois que le plan d'ensemble sera terminé, on décidera ce qu'il faudra faire, soit construire de nouvelles installations, soit les modifier, et on décidera des différentes étapes et de l'échéancier, mais pour le moment il faut attendre ce rapport. Il faudra peut-être exproprier des terres et prendre d'autres mesures connexes, et toute la question est en ce moment à l'étude.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Quand le nouveau rapport sera-t-il publié?

**M. Mazankowski:** Dès qu'il sera imprimé, monsieur le président, et sans doute avant Noël, ou du moins je l'espère. Apparemment, le rapport est terminé. On est en train de le traduire pour l'imprimer.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Merci bien.

**Le président:** Merci, monsieur Richardson, merci, monsieur le ministre.

Il reste M. Nylander et M. Lumley au second tour, ensuite je voudrais qu'on vote sur les crédits.

Monsieur Nylander, très brièvement.

**M. Nylander:** Merci, monsieur le président. J'ai une petite question à poser. J'ai communiqué plusieurs fois avec le Ministre et le Ministère concernant certaines améliorations à l'aéroport local de ma circonscription, puisque tout le monde semble vouloir un aéroport aujourd'hui, et je voudrais bien me renseigner quant aux demandes que j'ai faites concernant l'aéroport de North Battleford.

**Une voix:** Y a-t-il un aéroport là?

**M. McLeish:** Je ne peux vous donner aucun renseignement pour le moment, monsieur Nylander. Depuis que vous avez communiqué avec mon personnel, ils cherchent à établir quand ils pourront procéder à ces améliorations. C'est là où en sont les choses.

**M. Nylander:** Très bien, merci. C'est ma seule question, monsieur.

**Le président:** Merci, monsieur Nylander. Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président. Il serait sans doute préférable que je pose cette question aux fonctionnaires, monsieur le président. Il semble ce matin, comme cela se présente si souvent à une réunion du Comité, que les hauts fonctionnaires sont houspillés, ce qui est très injuste, car



[Texte]

where such a complex ministry has so many dedicated people, sometimes the questions are misinterpreted. The first question is respecting airport expansions. I think you had questions this morning concerning three or four airports. Have the funds for airport expansion, whether it be Charlottetown, Winnipeg or Windsor, been frozen?

**The Chairman:** Mr. McLeish or Mr. Kroeger.

**Mr. McLeish:** Yes, at this time, the capital funds for 1979-80 are still frozen and we are expecting that before the end of December there should be some indication of relaxation of the freeze.

**Mr. Lumley:** Was the freeze imposed by Treasury Board or was the freeze imposed by Transport?

**Mr. McLeish:** The freeze was imposed by the government earlier this year and it may have been relaxed in certain areas, but it has not yet been relaxed on the air administration.

**Mr. Lumley:** Has there been a freeze in terms of design work, et cetera, or is it just for the actual construction?

**Mr. McLeish:** No, it is a freeze of all new capital expenditures that were intended to be under way in this fiscal year.

**Mr. Lumley:** Okay. To Mr. Sinclair or Mr. Kroeger, Mr. Chairman, based on recent news reports and statements by the Minister, the Ridley Island site is going to be accepted—or maybe to Mr. Giroux—I apologize if I have the wrong person, it is probably a combination. What is the federal contribution at Prince Rupert for the consortium to now endorse Ridley Island when really that was the one that was recommended six months or a year ago. There had to be an increase in the federal share. Could the officials advise what that share is in terms of actual dollar amounts and what percentage of the total estimated cost that would be?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, we do not have a precise cost on the federal shares at this point in time. There are still negotiations going on with the consortium regarding finalizing the Ridley Project and the respective obligations of each party. We hoped that those negotiations would be concluded at an early date so that the project could go ahead. But the first prerequisite was for a final determination as to which site would be chosen for the Ridley Island development, or for the Prince Rupert development. That site, Ridley Island, has now been chosen and the project can now proceed to a more definitive statement of the cost and the respective contributions of the various parties.

• 1045

**Mr. Lumley:** Well, if I am not mistaken, was it not the consortium's concern at the time that Ridley Island would cost more and, therefore, that is one of the reasons negotiations broke off—because the Federal Government was not prepared at that time to increase its share? Therefore, obviously that objection has been resolved, which must mean that either (a) it

[Traduction]

surtout au ministère des Transports, qui est si complexe, tant de personnes dévouées, et que souvent les questions sont mal interprétées. Ma première question concerne l'expansion des aéroports. Ce matin on vous a posé des questions concernant trois ou quatre aéroports en particulier. Les fonds réservés à l'expansion des aéroports, que ce soit à Charlottetown, à Winnipeg ou à Windsor, sont-ils bloqués?

**Le président:** Monsieur McLeish, monsieur Kroeger.

**M. McLeish:** Oui, pour le moment, les fonds d'immobilisation de 1979-1980 sont encore bloqués, mais on compte qu'avant la fin de décembre, ils pourront être utilisés.

**M. Lumley:** Ce blocage a-t-il été imposé par le Conseil du Trésor, ou par le ministère des Transports?

**M. McLeish:** Le blocage a été imposé cette année par le gouvernement, et quoiqu'on l'ait levé dans certains domaines, on n'a pas encore enlevé les restrictions concernant l'administration des transports aériens.

**M. Lumley:** A-t-on imposé un blocage sur le travail de conception, etc., ou seulement sur la construction même?

**M. McLeish:** Non, c'est un blocage de toute nouvelle dépense d'immobilisation qu'on devait commencer durant cette année financière-ci.

**M. Lumley:** Très bien. Monsieur le président, mon autre question s'adresse à M. Sinclair ou à M. Kroeger, peut-être même à M. Giroux; selon les récents bulletins de nouvelles et déclarations du Ministre, on aurait choisi Ridley Island comme site de la nouvelle aérogare, ... je m'excuse si je me trompe de nom, mais, sans doute chacun pourra fournir une partie de la réponse. Quelle est la quota-part fédérale aux installations de Prince-Rupert qui permet maintenant au consortium d'appuyer le site Ridley Island qui avait été recommandé comme préférable il y a six mois ou un an. Sans doute la part du gouvernement fédéral a augmenté. Les fonctionnaires peuvent-ils nous dire précisément quelle sera cette contribution en dollars, et en pourcentage du coût total prévu?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, nous n'avons pas encore de chiffres précis sur la part du gouvernement fédéral en ce moment. On négocie toujours avec le consortium, afin de déterminer définitivement les obligations respectives concernant le projet Ridley. Nous avions espéré que ces négociations se termineraient rapidement, afin que les travaux puissent commencer. Toutefois, il fallait d'abord décider quel emplacement serait choisi, celui de Ridley Island ou celui de Prince-Rupert. Nous savons maintenant que c'est l'emplacement de Ridley Island qui a été choisi; nous pouvons donc procéder à une évaluation plus précise des coûts et des contributions respectives des diverses parties.

**M. Lumley:** Si je ne m'abuse, le consortium ne craignait-il pas, à l'époque, que l'aménagement de Ridley Island soit plus coûteux? N'est-ce pas là une des raisons pour lesquelles les négociations ont été interrompues? En effet, à l'époque, le gouvernement fédéral n'était pas prêt à accroître sa part. Il semble donc, de toute évidence, que cet obstacle ait été sur-

[Text]

is not going to cost more, or (b) the Federal Government is picking up a larger portion of the anticipated cost.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I think the analysis that was undertaken with respect to the evaluation of the two sites clearly demonstrated two things: firstly, that the Casey Point site was not less costly than the Ridley Island site; and secondly, it established that the Ridley Island site was a much more suitable site for long-term development and for the use of the port for other bulk products in addition to grain.

**Mr. Lumley:** But that was known six months or a year ago before they had undertaken this other study. What was the reason to have an additional six months rather than get on with the job of building the site?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, there were certain interested parties who believed at that point in time that the Casey Point site would be more economical, could be brought on stream earlier, and for that reason the site evaluation exercise was undertaken. As a result of that evaluation, it was determined that the Casey Point site would not be brought on earlier than Ridley Island, would not cost less, and in terms of long-term development would be a less satisfactory site than Ridley Island.

I think the evaluation that has taken place during the last few months has clearly demonstrated to all concerned that Ridley Island is the proper site selection for that development.

**Mr. Lumley:** Clearly and finally—and I obviously pretty heartily endorse the Ridley Island site in terms of its long-term advantages—could Mr. Sinclair bring us up to date with the status of ports policy?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, with regard to ports policy, both ministers, the Minister of Transport and the Minister of State for Transport, have received many presentations from various parties interested in ports policy expressing opinions and concerns of several different natures, the Ministers are considering these various representations, and will be hopefully arriving at a decision as to the direction they would like to proceed very shortly.

**Mr. Lumley:** Are these representations different than have been raised in the past?

**Mr. Sinclair:** Essentially they are the same kind of representations. Of course the parties holding these particular views, both in support of and in criticism of the ports policy, have felt obligated to bring these concerns directly to the attention of the new ministers.

**Mr. Lumley:** Thank you, sir.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lumley. I see we have a quorum and so we can carry the votes.

Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120, 125, 130 agreed to.

[Translation]

monté, ce qui signifie soit que cela ne va pas coûter plus cher, soit que le gouvernement fédéral assume une partie plus importante des coûts prévus.

**Mr. Sinclair:** Monsieur le président, je pense que l'analyse entreprise au sujet de l'évaluation des deux emplacements a clairement montré deux choses. Premièrement, que les travaux à Casey Point ne seraient pas moins coûteux qu'à Ridley Island et, deuxièmement, que l'emplacement de Ridley Island se prêtait beaucoup mieux au développement à long terme et à l'utilisation du port pour d'autres produits en vrac, outre les céréales.

**Mr. Lumley:** Mais on savait cela 6 mois ou 1 an avant que cette autre étude ne soit entreprise. Pourquoi a-t-on attendu 6 mois supplémentaires plutôt que de commencer la construction?

**Mr. Sinclair:** Monsieur le président, certaines parties intéressées pensaient alors que l'aménagement de Casey Point serait plus économique et que les installations à cet endroit pourraient commencer à fonctionner plus rapidement. C'est pourquoi on a procédé à une évaluation des emplacements. Cette évaluation a révélé que les travaux ne s'achèveraient pas plus rapidement à Casey Point qu'à Ridley Island, qu'ils ne coûteraient pas moins cher et qu'à long terme Ridley Island pourrait prendre plus d'expansion que Casey Point.

Je pense que l'évaluation qui a eu lieu ces derniers mois a clairement prouvé à toutes les parties concernées que Ridley Island est le meilleur des deux emplacements.

**Mr. Lumley:** Evidemment, j'appuie de tout cœur le choix de Ridley Island, compte tenu de ses avantages à long terme. D'autre part, pour finir, M. Sinclair pourrait-il nous fournir une mise à jour sur la situation relative à la politique des ports?

**Mr. Sinclair:** Monsieur le président, le ministre des Transports et le ministre d'État aux Transports ont tous deux reçu les nombreuses instances de diverses parties qui s'intéressent à la politique des ports. On leur a donc communiqué des opinions et des préoccupations de nature très différente. Les ministres examinent ces diverses instances et ils parviendront très bientôt, je l'espère, à une décision quant à l'orientation qu'ils voudraient adopter.

**Mr. Lumley:** Ces instances sont-elles différentes de celles qui ont déjà été présentées par le passé?

**Mr. Sinclair:** Essentiellement, ce sont les mêmes instances. Toutefois, les parties qui expriment ces diverses opinions, pour ou contre la politique des ports, se sont, bien sûr, senties obligées de communiquer leurs préoccupations directement aux nouveaux ministres.

**M. Lumley:** Merci, monsieur.

**Le président:** Merci, monsieur Lumley. Je constate que nous avons le quorum; nous pouvons donc adopter des crédits.

Les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120, 130 sont adoptés.



[Texte]

• 1050

**The Chairman:** I would like to take this opportunity on your behalf to thank the officials and witnesses who have been in front of the Committee during the course of the hearings with respect to the estimates. On a personal note, may I express my appreciation to all members of the Committee for having made my first little attempt at conducting your affairs not only easy, but in fact very pleasant and, again to all the officials.

Shall I report these votes to the House?

**Some hon. Members:** Agreed

**The Chairman:** Shall I also report the votes we passed under the Post Office to the House?

**Some hon. Members:** Agreed.

**An hon. Member:** You did a fair job.

**The Chairman:** I thank the Minister and the witnesses for their appearance. I knew I would get something out of order.

**Mr. McDermid:** You did a fair job. You are a good chairman.

**The Chairman:** Gentlemen, the committee is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

**Le président:** J'aimerais profiter de l'occasion pour remercier, en votre nom, les fonctionnaires et les témoins qui ont comparu devant le Comité au cours de ses réunions sur les prévisions budgétaires. A titre personnel, je voudrais remercier tous les membres du Comité et les témoins pour m'avoir non seulement facilité mon premier essai au poste de président de comité mais aussi pour me l'avoir rendu agréable.

Dois-je renvoyer ces crédits à la Chambre?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Dois-je également renvoyer à la Chambre les crédits que nous avons adoptés sous la rubrique du ministère des Postes?

**Des voix:** D'accord.

**Une voix:** Vous avez fait du bon travail.

**Le président:** Je remercie le ministre et les témoins de leur comparution. Je savais bien que je n'allais pas réussir à respecter l'ordre dans lequel cela doit se faire.

**M. McDermid:** Vous avez fait du bon travail. Vous êtes un bon président.

**Le président:** Messieurs, la séance est levée.





















If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7  
En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT  
à l'imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Department of Transport:*

Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Administration;  
Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Administration;  
Mr. R. Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

### *Du ministère des Transports:*

M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime;  
M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien;  
M. R. Y. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface.



HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 16

Fascicule n° 16

Thursday, December 13, 1979

Le jeudi 13 décembre 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

Président: M. J. M. Forrestall

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

RESPECTING:

Bill C-25, An Act to promote public safety in the  
transportation of dangerous goods

CONCERNANT:

Bill C-25, Loi visant à accroître la sécurité  
publique en matière de transport des marchandises  
dangereuses

WITNESSES:

(See back cover)



★ TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the  
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la  
trente et unième législature, 1979

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Mr. J. M. Forrestall

*Vice-Chairman:* Mr. Jack Ellis

### Messrs.

Axworthy	Hovdebo
Benjamin	Jelinek
Bockstael	Jupp
Deniger	Lumley
Gass	

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* M. J. M. Forrestall

*Vice-président:* M. Jack Ellis

### Messieurs

Mayer	Richardson
McDermid	(Humboldt-Lake Centre)
Nylander	Towers
Phillips	Turner
	Whelan—(19)

(Quorum 10)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Wednesday, December 12, 1979:

Mr. Benjamin replaced Mr. Nystrom.

On Thursday, December 13, 1979:

Mr. Mayer replaced Mr. Ferguson;

Mr. Jupp replaced Mr. Hargrave.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 12 décembre 1979:

M. Benjamin remplace M. Nystrom.

Le jeudi 13 décembre 1979:

M. Mayer remplace M. Ferguson;

M. Jupp remplace M. Hargrave.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 13, 1979  
(17)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Bockstael, Deniger, Ellis, Forrestall, Gass, Jelinek, Jupp, Lumley, Mayer, McDermid, Nylander, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Towers and Turner.

*Other Members present:* Mr. Campbell (*LaSalle*), Mrs. Mitchell and Mr. Ritchie (*Dauphin*).

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. T. D. Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods; Mr. S. D. Cameron, Senior Assistant Deputy Minister; and Mr. B. Shaffer, Legislative Counsel, Department of Justice.

The Committee resumed consideration of Bill C-25, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

*It was agreed,—*That the document entitled, "Bill C-25, Transportation of Dangerous Goods", submitted by Mr. Ellison, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "T-2"*).

The witnesses answered questions.

At 11:55 o'clock a.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m., Monday, December 17, 1979.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 13 DÉCEMBRE 1979  
(17)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 40, sous la présidence de M. Forrestall (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Ellis, Forrestall, Gass, Jelinek, Jupp, Lumley, Mayer, McDermid, Nylander, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Towers et Turner.

*Autres députés présents:* M. Campbell (*LaSalle*), M<sup>me</sup> Mitchell et M. Ritchie (*Dauphin*).

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. T. D. Ellison, directeur, Transport des marchandises dangereuses; M. S. D. Cameron, sous-ministre adjoint principal; et M. B. Shaffer, conseiller législatif, ministère de la Justice.

Le Comité reprend l'étude du bill C-25, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

*Il est convenu,—*Que le document intitulé «Bill C-25, Transport des marchandises dangereuses», soumis par M. Ellison, soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir Appendice «T-2»*).

Les témoins répondent aux questions.

À 11 h 55, le Comité suspend ses travaux jusqu'au lundi 17 décembre 1979, à 20 heures.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, December 13, 1979

• 0937

[Text]

**The Chairman:** Good morning, gentlemen and ladies. We shall resume consideration of our Order of Reference relating to Bill C-25, an Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods. In this connection we shall resume consideration of Clause 2.

On Clause 2—Definitions

**The Chairman:** I will ask Mr. Ellison and Mr. Cameron to come up.

**An hon. member:** Perhaps we would like to welcome Mr. Benjamin back.

**The Chairman:** Yes, I thought that is quite proper, that the New Zealand expert is back with us. We welcome him back and take due note, judicial note of his colouring. We trust that he . . .

**Mr. Benjamin:** Do you want a full report, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Later.

**An hon. Member:** On transport matters.

**The Chairman:** We have with us this morning . . .

**An hon. Member:** We will see how they move sugar cane in Fiji.

**Another hon. Member:** The Deputy Chairman returned too. We can make note of that.

**The Chairman:** We have with us this morning Mr. S. D. Cameron, Senior Assistant Deputy Minister; Mr. T. D. Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods; and Miss A. R. Johnstone, Senior Advisor, Legislation.

• 0940

I think we will move directly to Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, before we get into the bill I would like, if we can, to clear up our schedule. I think there has been some confusion and I think we should get it rectified here.

Would you please advise us, Mr. Chairman, what meetings we have firmed up, so that we can all rectify our notes? My understanding is that on Monday, December 17, there is a meeting at 8 o'clock in the evening with CN. Is that our next meeting?

**The Chairman:** Right.

**Mr. Lumley:** Tuesday at 11 o'clock, December 18, we have CN again.

**The Chairman:** Nine-thirty a.m.

**Mr. Lumley:** Then at 3.30 o'clock on Tuesday, December 18 . . .

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, will Mr. Bandeen be back again on December 18?

**The Chairman:** Perhaps I might, for clarity of the record and for the poor people who have to translate, say that on December 17 we will have officials from Canadian National

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 13 décembre 1979

[Translation]

**Le président:** Mesdames et messieurs, bonjour. Nous reprenons l'étude de l'ordre de renvoi concernant le Bill C-25, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses. Nous revenons à l'article 2.

Article 2—Définitions.

**Le président:** Je demanderais à MM. Ellison et Cameron de s'approcher.

**Une voix:** Nous pourrions peut-être souligner le retour de M. Bendamin.

**Le président:** Oui, c'est une bonne chose que l'expert de la Nouvelle-Zélande soit revenu parmi nous. Nous lui souhaitons donc la bienvenue; sans oublier son teint. Nous espérons que . . .

**M. Benjamin:** Voulez-vous un rapport complet, monsieur le président?

**Le président:** Plus tard.

**Une voix:** Sur des questions de transport.

**Le président:** Nous accueillons ce matin . . .

**Une voix:** Nous saurons comment on transporte la canne à sucre aux îles Fiji.

**Une autre voix:** Le vice-président est revenu, nous pouvons également en prendre note.

**Le président:** Nous accueillons donc ce matin, M. S. D. Cameron, sous-ministre adjoint principal, M. T. D. Ellison, directeur, Transport des marchandises dangereuses, et Mlle A. R. Johnstone, conseiller principal, Législation et Règlement.

Nous allons passer tout de suite à M. Lumley.

**M. Lumley:** Monsieur le président, avant de discuter du projet de loi, j'aimerais m'assurer de notre horaire. Il y a eu confusion, je crois, et nous pourrions peut-être rectifier tout cela.

Voulez-vous nous dire, monsieur le président, quelles réunions sont prévues de façon certaine, afin que nous puissions modifier nos notes? Je crois que nous nous réunissons le lundi 17 décembre, à 20 heures, avec des représentants du CN, n'est-ce pas?

**Le président:** C'est exact.

**M. Lumley:** Mardi, à 11 heures, le 18 décembre, nous rencontrons de nouveau le CN.

**Le président:** A 9 h 30.

**M. Lumley:** Puis à 15 h 30, le mardi 18 décembre . . .

**M. Ellis:** Monsieur le président, M. Bandeen sera-t-il de retour le 18 décembre?

**Le président:** Laissez-moi préciser, pour le compte rendu et pour les pauvres traducteurs, que le 17 décembre, nous accueillons les représentants de la Société des Chemins de fer



[Texte]

Railways at 8 p.m. On December 18 at 9.30 a.m. those same officials will be here again on the Annual Report of CN. At 3.30 p.m. in the afternoon we will have officials of Air Canada, and they will be appearing under the reference of Air Canada's Annual Report to this Committee. On December 20 it is possible that tentatively the United Transportation Union will appear.

**Mr. Lumley:** On Bill C-25?

**The Chairman:** On Bill C-25, yes. It comes under the Canadian Railway Labour Association, and they are available, if it is the wish of the Committee to hear them.

**An hon. Member:** At 3.30 p.m.?

**The Chairman:** No, 9.30 a.m. in the morning, as suggested by our block system. That is the extent of the firmed up meetings of the Committee to date.

We have quite an extensive, I am rather pleased to say, and very broad indication from organizations and groups crossing all of the interest lines with respect to dangerous goods. We have about twelve or fourteen at this point who not only want to submit a brief but want to appear. It would be the hope of your Chairman that we might have a steering committee meeting before we adjourn for the purpose of reviewing the list of indications from individuals and groups who want to submit briefs.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, at the last meeting I requested that Mr. Taylor, President of Air Canada, come a second time before Christmas. Has the Parliamentary Secretary or you contacted him in respect of coming in addition to the Tuesday meeting and, if so, what was the result of the discussion?

**The Chairman:** Mr. Parliamentary Secretary.

**Mr. Jelinek:** Mr. Chairman, I have been in contact with Mr. Taylor and I was advised that it was impossible for him to attend another Committee meeting other than the one on December 18 at 3.30 p.m. due to the short notice of time. And I recommend again, as I did a week or so ago, that perhaps we should set up a number of dates for Mr. Taylor, if this Committee wishes to have him back again after the New Year, and also that we set up the dates before Christmas so that we will not run into this short notice period again in the early part of the year.

**The Chairman:** That suggestion is well noted and the steering committee can consider that and report back.

• 0945

**Mr. Lumley:** About briefs on Bill C-25, have we asked any environmental organizations if they wanted to appear? There is one—the Canadian Environmental Law Association. Have we any requests outside of the individuals who appeared before the department during the last couple of years?

**The Chairman:** Mr. Lumley, we have the Canadian Environmental Law Association, who have indicated they wish to submit a brief, not necessarily to appear to give evidence. We have the Petroleum Association for Conservation of the

[Traduction]

nationaux, à 20 heures. À 9 h 30, le 18 décembre, nous nous réunirons avec les mêmes représentants, qui viendront discuter de leur rapport annuel. À 15 h 30, nous rencontrerons les représentants d'Air Canada, qui doivent comparaître pour l'étude du rapport annuel d'Air Canada par les membres du Comité. Le 20 décembre, nous aurons probablement la visite des Travailleurs unis des transports.

**M. Lumley:** Au sujet du Bill C-25?

**Le président:** Oui, au sujet du Bill C-25. Ces derniers sont représentés par l'Association des syndicats des cheminots du Canada, et l'association est disponible, si vous désirez en rencontrer les représentants.

**Une voix:** À 15 h 30?

**Le président:** Non, à 9 h 30, tel que le prévoit notre système de créneaux. Voilà les réunions qui ont été confirmées à ce jour.

J'ai le plaisir de vous informer que divers groupes et organisations s'intéressant de différentes façons aux marchandises dangereuses se sont dits intéressés à cette étude. Nous en avons 12 ou 14 à ce jour, qui non seulement veulent présenter un mémoire, mais également comparaître. Votre président espère tenir une réunion du comité directeur avant l'ajournement, afin de passer en revue la liste des particuliers et des groupes qui veulent présenter des mémoires.

**M. Lumley:** Monsieur le président, j'ai demandé, lors de la dernière réunion, que le président d'Air Canada, M. Taylor, compareisse une deuxième fois avant Noël. Le secrétaire parlementaire, ou vous-même, avez-vous communiqué avec lui à ce sujet pour lui demander de participer à une autre réunion, en plus de celle de mardi, et dans l'affirmative, quel est le résultat de votre conversation?

**Le président:** Monsieur le secrétaire parlementaire.

**M. Jelinek:** Monsieur le président, j'ai communiqué avec M. Taylor, et on m'a dit qu'il était impossible qu'il assiste à une autre réunion du Comité à part celle du 18 décembre, à 15 h 30, car il n'a pas été averti suffisamment à l'avance. Je vous recommande donc, comme il y a une semaine, de présenter une série de dates à M. Taylor, si les membres du Comité veulent le revoir après le premier de l'An, et de fixer les dates avant Noël, afin de ne pas avoir ce même problème d'un préavis trop court au début de l'année prochaine.

**Le président:** Nous prenons note de cette suggestion; le comité directeur en discutera et vous fera rapport.

**M. Lumley:** Au sujet des mémoires concernant le Bill C-25, avons-nous demandé à des organisations s'intéressant à l'environnement si elles voulaient comparaître? Il y a par exemple l'Association canadienne du droit de l'environnement. Avons-nous reçu des demandes, à part celles provenant de particuliers qui ont comparu devant le ministère au cours des dernières années?

**Le président:** Monsieur Lumley, l'Association canadienne du droit de l'environnement nous a laissé savoir qu'elle veut bien présenter un mémoire, mais pas nécessairement comparaître et témoigner. Nous avons aussi l'Association pétrolière

[Text]

Canadian Environment; they have as well indicated their desire to submit a brief and the indication is they will submit a brief but not necessarily appear and give evidence.

It depends on the Committee. We can, of course, look to other environmental groups in Canada. The Railway Association of Canada, for example, does have very real environmental concerns and does express opinions on them from time to time, as do most of the groups with us.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, what about the municipalities—the Canadian Federation of Mayors and Municipalities or the Association of Municipalities of Ontario?

**The Chairman:** We have, Mr. Lumley, the Federation of Canadian Municipalities as well—and very interestingly, I might note, the City of Edmonton have indicated their intention to submit a brief and their desire to appear before the committee.

**Mr. Lumley:** Very good. Thank you sir.

**The Chairman:** You are welcome, Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Cameron and Mr. Ellison: one of the major differences between Bill C-25 and its two predecessors—I am sure that when the two preceding bills on transportation of dangerous goods...

**The Chairman:** Excuse me, Mr. Lumley, for just a moment. I wonder if the Committee will, at some point, very shortly excuse me for a while; with your permission, I will ask the Vice-Chairman to assume the Chair. Excuse me for a moment.

**Mr. Lumley:** Okay, Mr. Chairman. I am asking this question in view of the fact that when legislation is presented before Parliament and industry has an opportunity to look at that legislation, they usually make some recommendations. In this case, we have had three opportunities, I guess, to have that legislation presented before Parliament. I wonder if you could briefly indicate the recommended changes, the major changes, which interested parties have made to the department since Bill C-53—I guess it was the first bill to be introduced—and then Bill C-17.

**The Vice-Chairman:** Mr. Ellison.

**Mr. T. D. Ellison (Director, Transportation of Dangerous Goods, Department of Transport):** Thank you, Mr. Chairman.

The department received submissions on the contents of Bill C-17 from about 20 industrial groups. There are approximately 10 areas of change to Bill C-17. In order, the first one refers to the elimination of the words "for the protection of the environment" from the legislation. This was done essentially to delineate between transport legislation and environmental protection legislation expressly designed for that purpose at both the federal and provincial levels.

The second area concerned the application section, which was drawn up to the very front of the bill to emphasize the immediate area of application. It now follows the interpretation clause.

[Translation]

pour la conservation de l'environnement canadien, qui désire présenter un mémoire, mais pas nécessairement comparaître.

Toutefois, cela dépend de vous; nous pouvons évidemment voir quels sont les autres groupes de l'environnement au Canada. L'Association des chemins de fer du Canada, par exemple, est vraiment préoccupée par l'environnement et donne de temps à autre ses opinions, comme le font la plupart des groupes que nous connaissons.

**M. Lumley:** Monsieur le président, entendrons-nous les municipalités, la Fédération canadienne des maires et des municipalités, ou l'Association des municipalités de l'Ontario?

**Le président:** Nous avons sur la liste, monsieur Lumley, la Fédération des municipalités canadiennes, de même que, c'est très intéressant, la ville d'Edmonton, qui a signalé son intention de présenter un mémoire et de comparaître devant le Comité.

**M. Lumley:** Très bien. Merci, monsieur.

**Le président:** De rien, monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président. J'aimerais poser une question à MM. Cameron et Ellison au sujet des différences importantes qui existent entre le Bill C-25 et les deux qui l'ont précédé. Je suis certain que lorsque les deux bills précédents concernant le transport des marchandises dangereuses...

**Le président:** Excusez-moi un instant, monsieur Lumley. J'aimerais que les membres du Comité m'excusent pour un certain temps; je vais demander au vice-président d'occuper mon fauteuil.

**M. Lumley:** Très bien, monsieur le président. Je pose la question, étant donné que lorsque la loi est présentée devant le Parlement, l'industrie a l'occasion d'examiner cette loi et, habituellement, fait des recommandations. Dans ce cas-ci, nous avons eu trois occasions, j'imagine, de présenter une loi devant le Parlement. Pourriez-vous me dire brièvement quels changements importants sont recommandés, les changements que les partis intéressés ont présentés au ministère depuis que le Bill C-53, le premier bill, je crois, a été présenté, et le Bill C-17, par la suite?

**Le vice-président:** Monsieur Ellison.

**M. T. D. Ellison (directeur, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports):** Merci, monsieur le président.

Le ministère a reçu des mémoires de quelque 20 groupes industriels au sujet de la teneur du Bill C-17. Il y a à peu près 10 changements qui seront apportés au Bill C-17. Le premier, ce serait le retrait, de la loi, des mots: «pour la protection de l'environnement». Ce serait fait essentiellement pour marquer la différence qui existe entre la loi sur les transports et la loi sur la protection de l'environnement, qui est conçue expressément à cette fin, aux paliers fédéral et provincial.

Le deuxième changement a trait au domaine d'application qui a été mentionné au tout début du bill, afin de souligner les domaines d'application récents. Il y a ensuite l'article concernant les définitions.



[Texte]

• 0950

The third one was if the offences were brought altogether as Clauses 4 and 5, and were brought together with ticketing offences, which is an administrative mechanism designed to enable those who are accused of noncompliance to in fact avoid a court procedure. The level of the administrative offence was increased from \$100 to \$1,000, subject to the fact that they shall be listed by regulation.

The powers of inspectors, the fourth area of change, were modified by essentially making the test for their activity instead of just reasonable and probable grounds, and by further limiting their activities, in respect of an accident, to emergency measures. This ties in with the change in eliminating the word "environment" to distinguish between those emergency measures that must be taken immediately to put out the fire or to seal a tank car, for example, versus the longer term remedial measures that might be undertaken under environmental legislation.

The provision respecting the reporting of accidents was changed to make it clear that it is only the persons having control of the goods at the time of the accident who have to report, not also the owner, who may be totally unaware that an accident has taken place. Furthermore, the responsibility of those who report the accident to take remedial measures on the spot, subject to protecting their own safety, was again limited to emergency measures.

The sixth area of change relates to the recovery of costs, which in Bill C-17 was entitled civil liability. Really, it sets out only the manner in which Her Majesty might recover costs that were either incurred by her or on behalf of her through an inspector's orders relating to the emergency.

The seventh area of change relates to financial responsibility. This has been brought into a separate clause of its own and related to the appointment of an agent. Therefore, the minister might have, in certain circumstances, the power to request that a person outside of the country, who is either handling or transporting dangerous goods within Canada, be obliged to appoint an agent. Also, to post some form of financial bond to protect the public of this country from accidents that may occur, and to provide some avenue for getting compensation paid.

The eighth area concerns the inquiry section. That was modified by the addition of subclause (6), which enables the minister, under certain conditions, to issue emergency orders where the occurrence of an accident has demonstrated perhaps an apparent weakness in the regulations.

The ninth area concerns the administration. All of these have been brought together to set out very clearly the administrative procedures for implementing the legislation, including agreements with the provinces, and for undertaking research. This, of course, is also tied in with the tenth area of change, which is the proclamation. This enables us to variously bring the bill into force directly with regard to the traditional federal undertakings by the Governor in Council's unilateral action, and with regard to other areas where it might be desirable to utilize existing provincial agencies that are in the field to

[Traduction]

La troisième modification portait sur la fusion des articles 4 et 5 sur leur jonction aux contraventions, qui sont des moyens administratifs conçus pour permettre aux personnes accusées de désobéissance d'éviter toute procédure judiciaire. Le niveau des infractions administratives est passé de \$100 à \$1,000, sous réserve de la publication de ces infractions dans le Règlement.

Quatrièmement, les pouvoirs des inspecteurs ont été modifiés du fait qu'ils devront fournir des preuves au lieu de se contenter de motifs raisonnables et éventuels, et du fait qu'en cas d'accident, leur intervention doit se limiter aux mesures d'urgence. Cela est lié à la suppression du mot «environnement» et permet d'établir la distinction entre les mesures d'urgence à prendre immédiatement pour éteindre un incendie ou colmater la brèche d'une citerne, par exemple, et les mesures à long terme adoptées en vertu de lois à répercussion écologique.

On a modifié la disposition relative aux rapports sur les accidents, de façon qu'il soit bien entendu que seules les personnes ayant le contrôle des biens au moment de l'accident doivent présenter un rapport, alors que n'y sont pas tenus les propriétaires, qui peuvent parfaitement être inconscients de l'existence de l'accident. En outre, sous réserve de leur propre protection, les personnes qui rapportent l'accident sont responsables uniquement des mesures d'urgence.

La sixième modification a trait au recouvrement des coûts, section qui, dans le Bill C-17, était intitulée: «responsabilité civile». Il s'agit uniquement d'établir la manière dont la Couronne peut recouvrer les frais engagés par elle, ou par un inspecteur en son nom, en cas d'urgence.

La septième modification porte sur la responsabilité financière. Cela fait désormais l'objet d'un article distinct, qui prévoit la nomination d'un agent. Dans certains cas, le ministre peut donc exiger qu'une compagnie étrangère qui transporte des produits dangereux sur le territoire canadien nomme un agent et fournisse une garantie financière, pour protéger et indemniser le public en cas d'accident.

La huitième modification a trait aux enquêtes. Désormais, l'ajout du paragraphe (6) permet au ministre, sous certaines conditions, d'émettre d'urgence un arrêté au cas où un accident révèle un défaut des règlements.

La neuvième modification porte sur la gestion. Toutes les dispositions ont été rassemblées afin que soit clairement énoncées les procédures administratives d'application de la loi et de réalisation de la recherche, en tenant compte des ententes avec les provinces. Bien sûr, cela est également lié à la dixième modification, qui nous permet de fixer, par proclamation, l'entrée en vigueur du bill pour les transports de compétence fédérale, et de recourir, sous réserve d'un accord avec les provinces, aux services des organismes provinciaux existants pour l'application de cette loi. Si, après un an de négociations,

[Text]

implement it subject to an agreement with the provinces. However, in the event that no agreement can be reached, the bill, of course, can be proclaimed after a year's negotiations.

• 0955

**The Vice-Chairman:** Mr. Lumley, if I may, Mr. Ellison has been giving us a very detailed breakdown on the changes in that legislation. I notice he has been reading from a document. Would you be prepared to ask that the document be put in rather than just be verbatim?

**Mr. Lumley:** I think if the document contains more than what Mr. Ellison has read into the record, Mr. Chairman, obviously, we would very much like to have that document appended to today's *Minutes*.

**The Vice-Chairman:** It seems to me, Mr. Ellison, that what you have been reading was a document and if it is not in any way a confidential document I think it might be worth while having that in the *Minutes* for today.

**Mr. Ellison:** Yes, that can be done. We have sufficient copies of this document in both French and English and I had intended to give it to the Clerk. It is just that the Xeroxing process was a little slower than . . .

**The Vice-Chairman:** Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to refer, if I recall now, to Clause 6 on the discretionary powers of the Minister, the new powers that you have under this legislation. As you know, members on all sides of the House asked at certain times during the Mississauga incident that the Minister use discretionary powers that were available to him for some interim action and several times he referred that to the CTC and then ultimately the CTC made some interim changes. My understanding is that really the Minister did not have too much discretion as advised by Justice and for any interim action. Is this now rectified? Is this the reason for this particular clause?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, yes, that is the case; it was felt desirable to provide the Minister with these powers under this proposed act. The existing acts have perhaps different provisions at the moment, the Railway Act, the Canada Shipping Act, and so forth. But it was thought advisable to add something in here and it was done in relation to his powers to call an inquiry, that the limitation on the Minister's powers to not follow the conventional regulatory procedure of changing regulations should be limited to those situations where an accident has occurred of sufficient nature to warrant a public inquiry.

**Mr. Lumley:** It may be more specific then. Does the Minister at the present time have discretionary power to take interim action?

**Mr. Ellison:** We have not been able to find that in the existing legislation.

**Mr. Lumley:** That is very interesting in view of the Mississauga incident; it is widely held, I think, and particularly by the public that the Minister does have this power to make these kinds of changes and, therefore, this is a very important change in the legislation.

[Translation]

on n'a toujours pas conclu d'accord avec les provinces, le bill peut être sanctionné par un arrêté en conseil.

**Le vice-président:** Monsieur Lumley, je note que M. Ellison, s'inspirant d'un document qu'il a devant les yeux, nous a fourni une liste détaillée des modifications qui figurent dans cette loi. Voulez-vous que ce document soit annexé au compte rendu, ou vous contentez-vous de ce qui a été dit?

**M. Lumley:** Si le document contient autre chose que ce qu'a dit M. Ellison, monsieur le président, nous serions ravis qu'il soit annexé au compte rendu de la séance d'aujourd'hui.

**Le vice-président:** Monsieur Ellison, il me semble que vous lisiez un document qui, s'il n'est pas confidentiel, pourrait utilement être annexé au compte rendu d'aujourd'hui.

**M. Ellison:** Je n'y vois aucune objection. Nous avons suffisamment d'exemplaires de ce document en français et en anglais; j'avais l'intention de les remettre au greffier. Je regrette, mais la photocopie prend plus de temps que je . . .

**Le vice-président:** Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président. J'aimerais me reporter à l'article 6, qui prévoit les nouveaux pouvoirs discrétionnaires du ministre. Vous n'êtes pas sans savoir que, lors des événements de Mississauga, des députés de tous les partis à la Chambre ont demandé que le ministre se serve des pouvoirs discrétionnaires dont il disposait pour prendre certaines mesures provisoires; or, à plusieurs reprises, il a renvoyé cette question à la CCT, qui a fini par adopter certaines modifications provisoires. Si je comprends bien, d'après les conseils fournis par le ministère de la Justice au ministre, il n'avait pas beaucoup de pouvoirs discrétionnaires quant à la prise de mesures provisoires. Cela a-t-il été corrigé? Cet article est-il prévu à cette fin?

**M. Ellison:** Oui, monsieur le président. On a jugé souhaitable de doter le ministre de ces pouvoirs. La Loi sur les chemins de fer, la Loi sur la marine marchande du Canada et les autres lois en vigueur actuellement contiennent d'autres dispositions. Nous avons toutefois jugé bon d'ajouter des précisions quant au pouvoir du ministre d'instituer une enquête. L'aptitude du ministre à changer les règlements sans suivre la procédure ordinaire de réglementation doit donc se limiter aux situations où un accident qui s'est produit justifie la tenue d'une enquête publique.

**M. Lumley:** Cela peut donc être plus précis. Le ministre a-t-il actuellement le pouvoir d'imposer des mesures provisoires?

**M. Ellison:** Nous n'avons trouvé cela dans aucune des lois actuelles.

**M. Lumley:** Cela est très intéressant, compte tenu de l'incident de Mississauga. Si je ne m'abuse, en général, le public croit que le ministre a le pouvoir d'apporter ces changements. Il s'agit donc d'une modification très importants de la loi.



[Texte]

With respect to that clause, you said, "under certain conditions." What are those certain conditions under which the Minister may have discretion?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, first of all, he must have directed that an inquiry take place. That, of course, limits his powers quite considerably. Secondly, there will be a requirement to conform to some regulations on the types of orders that he may make and we were thinking possibly of stating that any order so made would be limited to 30 days duration unless renewed and there would have to be some regulations enabling industry perhaps to appeal an order made of this nature. For example, something that may seem very sensible to do on an emergency basis may have a very profound industrial impact and completely disorganize the normal commerce of the industry unwisely.

**The Vice-Chairman:** Mr. Lumley, you may have one more question and then we will move on.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman. Your last response leads me to the second part which I want to explore with you, the industrial impact, in other words, cost. We had testimony here several weeks ago from Mr. Magee, if I am not mistaken, who is the Chairman of the Railway Safety Committee of the CTC. He illustrated an incident that happened several years ago where the government was going to take some action and, through industry input, it was deemed that they would have to lay off 10,000 or 15,000 people or something, I recall, at that time regarding a hazardous products spill. Has the department undertaken any cost analyses with respect to this legislation and/or some of the regulations which are in the draft stage? People say it costs too much to do this, however it is easy to say that without actually getting into details. Is it going to cost, for example, to separate caustic gases and combustible materials on a permanent basis within the same train, a hundredth of a cent a gallon, a tenth of a cent, a thousandth of a cent, or 10 cents a gallon? Has the department undertaken any cost analyses with respect to the major changes in the legislation or in the regulations?

• 1000

**The Vice-Chairman:** Mr. Ellison.

**Mr. Ellison:** Thank you, Mr. Chairman. We are endeavouring to do so. As Mr. Lumley will be aware, there is a requirement that any health and safety regulations sent to Privy Council be accompanied by a socioeconomic impact analysis statement.

With the greatest of respect, we are having extreme difficulty in getting this kind of economic impact statement. There have been a number of allegations bandied around that suggest that freight rates will increase considerably, that insurance rates will increase considerably, but when we approach the industry, who are the only ones who can advise us of the actual impact, it becomes difficult because we are not getting positive, definitive, quantifiable statements back. However we do know that there will be some economic impact as a result of this. Part of the impact may be compensated for by decreases in costs in other areas. For example, if the shipper industry is required to offer placards with a consignment instead of the

[Traduction]

En parlant de cet article, vous vous êtes servi de l'expression «sous certaines conditions». Quelles sont les conditions qui accordent ce pouvoir au ministre?

**M. Ellison:** Premièrement, il doit avoir ordonné qu'ait lieu une enquête. Bien sûr, cela limite ses pouvoirs considérablement. Deuxièmement, les arrêtés ministériels émis dans ces circonstances devront respecter certaines exigences; nous avons songé à décréter que tout arrêté de ce genre aurait une durée maximale de 30 jours, à moins d'être renouvelé. En outre, il faudrait que soit prévu un règlement qui permette à l'industrie d'en appeler d'un arrêté de ce genre. Une mesure très logique en cas d'urgence peut, par exemple, avoir des répercussions profondes sur l'industrie et la désorganiser complètement.

**Le vice-président:** Monsieur Lumley, vous pouvez poser une dernière question.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président. Votre dernière réponse m'amène à traiter du deuxième sujet que je voudrais examiner avec vous, soit les répercussions sur l'industrie ou, autrement dit, les frais. Il y a quelques semaines, M. Magee, président du Comité de la sécurité ferroviaire de la CCT nous a parlé d'un déversement de produits dangereux qui est survenu il y a plusieurs années. Le gouvernement allait prendre certaines mesures, mais l'industrie lui a fait valoir qu'elle aurait à licencier près de 10,000, ou 15,000 travailleurs. Le ministère a-t-il entrepris une analyse du prix que coûtera l'application de cette loi et de ses règlements, qui sont actuellement en cours de rédaction? On prétend que les frais en sont trop élevés; c'est facile à dire mais pour le prouver, il faudrait approfondir la situation. Est-ce que, pour transporter dans un même convoi, de façon séparée, des gaz corrosifs et des matières combustibles, il en coûterait un centième, un dixième ou un millième de cent par gallon; ou est-ce que cette opération coûterait 10c. par gallon? Le ministère a-t-il fait des analyses de ce que coûteront ces changements importants apportés à la loi ou aux règlements?

**Le vice-président:** Monsieur Ellison.

**M. Ellison:** Merci, monsieur le président. Nous nous efforçons de faire cette analyse. Comme M. Lumley le sait, tous les règlements établis dans le domaine de la santé et de la sécurité, et qui sont envoyés au Conseil privé, doivent être accompagnés d'une analyse indiquant leurs répercussions socio-économiques.

Avec tout le respect que je vous dois, je vous dirai que nous avons toutes les difficultés du monde à obtenir un état de ce genre sur les répercussions économiques de ces mesures. On a avancé toutes sortes d'hypothèses: soit que les tarifs marchandises, les tarifs d'assurances allaient énormément augmenter, etc.; mais lorsque nous nous rendons dans ces entreprises, qui sont les seules en mesure de nous dire exactement quelles seront ces répercussions, il semble qu'on ne reçoive que des réponses évasives, qu'on ne peut quantifier. Pourtant, nous sommes sûrs qu'à la suite de la mise en application de ces mesures, il y aura des répercussions économiques. Une partie de celles-ci seront naturellement compensées par des diminu-

## [Text]

current practice where the carrier provides the placard then it may be that the cost is approximately the same but it is borne by a different portion of the private sector.

To the extent that we can get statements of economic impact, we will obtain them. However, in the analysis, I think we should bear in mind that the discussion of the provisions of the regulations has been taking place over a number of years with industry and the intention is to continue this discussion until they feel comfortable with the regulatory cloak which we are about to wrap around them. At that stage I think we can say that we are reducing the economic impact of something which industry feels generally acceptable, or they should identify for us the exact costs.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, this may be of interest to members of the Committee. If the department will make these economic impact studies available to us they are going to have great weight in the direction the government will take.

**The Vice-Chairman:** Would those studies be in a form that could be made available to the Committee, Mr. Ellison?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, regrettably I think we are probably three to six months away from concluding the economic impact statements. We can provide some relatively quickly but they will be of a qualitative nature rather than a quantitative nature.

**The Vice-Chairman:** Is it possible they may be misleading?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, no, I do not believe so. We can indicate the direction of cost changes and on whom they may fall.

**The Vice-Chairman:** Would you think there would be some benefit in the Committee having those?

**Mr. Ellison:** Yes, Mr. Chairman, they would be of benefit and we will forward them as soon as we have them.

**The Vice-Chairman:** Would you please get those and send them to the Chairman?

Thank you, Mr. Lumley. I have Mr. Benjamin, Mr. Jupp. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. I am sorry that we do not have the Minister here this morning but possibly the deputy or his parliamentary secretary can help me out.

We have already said that we are in favour of new legislation on the transportation and handling of dangerous goods, but even with this legislation, unless some enforcement of present legislation regarding transportation practices there will be too many occurrences where these transportation of dangerous goods provisions will have to be used.

## [Translation]

tions de prix dans d'autres secteurs. Par exemple, si l'on oblige les expéditeurs à fournir ces écriteaux qu'on met sur les envois ou bien, comme c'est le cas à l'heure actuelle, d'obliger les transporteurs à le faire, peut-être que le prix de revient sera, dans les deux cas, le même, mais il sera dans ce dernier cas assumé par une autre partie du secteur privé.

Nous nous ferons un devoir, naturellement, d'essayer d'obtenir ces rapports sur les répercussions économiques de ces mesures. Toutefois, en dernière analyse, il faut bien se rendre compte que ces discussions avec les entreprises de ce secteur industriel se prolongent depuis plusieurs années, et que nous avons l'intention de continuer dans cette voie jusqu'à ce qu'on trouve les règlements acceptables. Arrivés à ce stade, nous pourrions être satisfaits d'avoir réduit ces effets économiques à un niveau acceptable pour ce secteur de l'industrie. Dans le cas contraire, il faudra que ce secteur nous indique exactement quel est son objectif au point de vue du prix de revient.

**M. Lumley:** J'aimerais dire, monsieur le président, que si le ministère peut nous fournir ces études des répercussions économiques, elles serviront fort à orienter la politique gouvernementale.

**Le vice-président:** Est-ce que ces études sont présentées sous une forme qui permet de les fournir au Comité, monsieur Ellison?

**M. Ellison:** Malheureusement, il faudra probablement encore de trois à six mois pour établir de façon définitive ces rapports sur les répercussions économiques. Nous pouvons vous en fournir certains assez rapidement, mais ce serait plutôt des rapports qualitatifs que les rapports quantitatifs.

**Le vice-président:** Ces rapports pourraient-ils être de nature à nous induire en erreur?

**M. Ellison:** Non, je ne le crois pas. Nous pouvons vous indiquer dans quel sens vont se faire ces changements de prix de revient et qui en fera peut-être les frais.

**Le vice-président:** Est-ce que vous ne pensez pas qu'il serait utile que le Comité les ait?

**M. Ellison:** Très certainement, et nous les enverrons dès que nous les obtiendrons.

**Le vice-président:** Pourriez-vous les faire parvenir au président?

Merci, monsieur Lumley. J'ai sur ma liste M. Benjamin, M. Jupp. Monsieur Benjamin, vous avez la parole.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président. C'est dommage que le ministre ne soit pas présent ici, ce matin, mais peut-être que le sous-ministre, ou son secrétaire parlementaire, pourrait m'aider.

Nous avons déjà indiqué que nous étions favorables à l'établissement d'une nouvelle loi sur le transport et la manutention des marchandises dangereuses, mais même avec cette loi, à moins que nous n'appliquions jusqu'à un certain point la loi actuelle sur les transports, nous aurons trop de cas où les dispositions concernant le transport des produits dangereux devront s'appliquer.



[Texte]

• 1005

Mr. Chairman, under Section 100 of the Railway Act the Minister can apply to the CTC for an order requiring a railway company to meet certain standards regarding repairs, additions or improvements to its lines and its equipment, and that has been in the law for years. In the 22 years between 1955 and 1977 the railways reduced their employees by 60,000; and 31,000 of those were from their shops and their maintenance of way. And, of course, that has prevented them from maintaining the best operating standards.

The other thing that has happened, Mr. Chairman, is what I call this mindless proposition 13 syndrome about government cutbacks and restraint advocated by the present party in power and started by the previous party in power. Mr. Benson, the Chairman of the CTC, told this Committee that he has 78 inspectors; he should have 178 to do a proper job.

The man-year allotment for the Railway Transport Committee for 1977-78 was 260 persons; in 1978-79 they were ordered to reduce it to 246; in 1979-80 they were ordered to reduce it to 239. And just a few weeks ago there was a further order from the Treasury Board for a further reduction of another 100 people from Canadian Transport Commission which would reduce the Railway Transport Committee's staff further from 239 down to 225.

How we can properly assure the inspection and the requirements upon the railroads and the trucking industry and any other transporters of dangerous goods to provide proper equipment, maintained and repaired, trackage and roadways, et cetera, is beyond me. It means that provisions in Bill C-25 are going to be called into force more frequently than would otherwise be necessary.

I want to ask Mr. Cameron, if he can tell us, or the Parliamentary Secretary if he is here in the absence of the Minister, are these further reductions in the staffing of the Canadian Transport Commission, particularly the Railway Transport Committee, going to continue? Are any efforts being made to provide additional people for inspection purposes to the CTC that Mr. Benson mentioned at a previous meeting? I am wondering if Mr. Cameron or anyone else can enlighten us on that.

**Mr. S. D. Cameron (Senior Assistant Deputy Minister, Department of Transport):** Mr. Chairman, I am afraid I really cannot cast much light on that subject as far as the department is concerned. There is a continual effort in the direction of maintaining the resources for safety and they have been increased in the department over some years. But as to the future policy, I am afraid I am not in a position to answer that question.

**Mr. Benjamin:** Well then, Mr. Chairman . . .

[Traduction]

En vertu de l'article 100 de la Loi sur les chemins de fer, le ministre peut demander à la Commission canadienne des transports de rendre une ordonnance afin que la compagnie de chemins de fer se conforme à certaines normes au point de vue des réparations, des rajouts ou des améliorations de ses voies ferrées et de son matériel. Cette loi existe depuis des années. Or, au cours des vingt-deux années qui se sont écoulées entre 1955 et 1977, les compagnies de chemins de fer ont réduit leur personnel de 60,000 personnes, dont 31,000 faisaient partie des ateliers et s'occupaient de l'entretien des voies ferrées. Naturellement, cette mesure ne leur a pas permis de respecter au mieux ces normes d'exploitation de leurs voies.

L'autre facteur en cause, monsieur le président, est ce que je qualifierais de stupide syndrome de la proposition 13 concernant les réductions gouvernementales qui sont préconisées par le parti actuellement au pouvoir et qui, d'ailleurs, ont été lancées par le précédent parti au pouvoir. M. Benson, le président de la CCT, a indiqué au président qu'il disposait de 78 inspecteurs, lorsqu'il en aurait fallu 178.

Les attributions d'années-hommes faites au Comité des transports ferroviaires pour l'année 1977-1978 s'établissaient à 260 personnes et, en 1978-1979, on les avait réduites à 246 personnes, puis, en 1979-1980, on a réduit encore ce personnel à 239 personnes. Il y a à peine quelques semaines, le Conseil du Trésor a donné l'ordre qu'on fasse une nouvelle réduction d'environ 100 personnes à la Commission canadienne des transports, ce qui réduirait donc le personnel du Comité des transports ferroviaires à 225 personnes.

Je ne vois aucunement comment, compte tenu de ces réductions, on peut assurer une inspection convenable des chemins de fer, de l'industrie du camionnage et des autres transporteurs de produits dangereux, alors qu'il n'y a pas ce qu'il faut du point de vue du matériel, au point de vue de l'entretien et des réparations, au point de vue des voies ferrées, des voies carrossables, etc. Ceci veut dire qu'il faudra de plus en plus faire appel aux stipulations du Bill C-25.

J'aimerais demander à M. Cameron s'il peut nous dire,—ou le secrétaire parlementaire, s'il est ici à la place du ministre,—si on va continuer à réduire les effectifs de la Commission canadienne des transports, et particulièrement du Comité des transports ferroviaires. Quels efforts fait-on, comme M. Benson l'a mentionné lors d'une séance précédente, pour augmenter le personnel de la CCT chargé de faire ces inspections? Je me demande si M. Cameron, ou quelqu'un d'autre, pourrait nous renseigner à ce sujet.

**M. S. D. Cameron (sous-ministre adjoint principal, Transports Canada):** Monsieur le président, je crains de ne pouvoir vous renseigner beaucoup sur la position du ministère dans ce domaine. Nous nous efforçons continuellement de maintenir nos ressources pour assurer la sécurité et, en fait, ces ressources sont augmentées depuis quelques années. Quant à savoir quelle est la politique future du ministère dans ce domaine, je crains de ne pas être en mesure de répondre à cette question.

**M. Benjamin:** Alors, monsieur le président . . .

[Text]

**The Chairman:** Mr. Benjamin, I might indicate to you that the Parliamentary Secretary had to leave at ten o'clock to go to Toronto with the Prime Minister. He regrets that but I suppose in his judgment it was necessary and he has asked me to apologize to the Committee for that.

**Mr. Benjamin:** I will renew that question, Mr. Chairman, at a later time when hopefully the Minister is here, and failing that, when we have the CTC or the Parliamentary Secretary.

I am wondering then if Mr. Cameron can tell us what action, if any, has been taken—or is he aware of any—by the Department or CTC to require the railroads to carry out, or at least to implement and use the technology that is at present available. For example, in the Mississauga incident the CPR did not have any hot box detectors, and that is one of the major causes of mishaps on rail. Has anything gone into place to require them, on any movement that contains dangerous goods, to put in place the inspection and the apparatus that is available to prevent accidents?

• 1010

**The Chairman:** I will ask Mr. Ellison to respond.

**Mr. Ellison:** Thank you, Mr. Chairman. I believe the Minister has asked the Canadian Transport Commission to investigate all possible ways of increasing the level of safety on the railways, by stepping up enforcement, by examining the existing regulations and proposing new ones as soon as possible.

**Mr. Benjamin:** Will the regulations that come out subsequent to the bill or concurrent with it, require for example, that all rail cars that carry dangerous goods covered by this legislation, will be equipped with roller bearing running gear, instead of the old brass journals?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, proposals along this line were included in the second draft of the regulations which were circulated to industry for comment earlier this year. We were advised by the railway companies that if that requirement was made, their capacity to move dangerous goods would be severely curtailed and that they were in the process of converting to roller bearings as fast as possible, which is one of the economic impacts that would arise and which has to be weighed.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the CPR can find \$20 million to buy a pottery plant in Syracuse, New York, and \$200 million to invest in some shopping centres in California, but they cannot keep replacing their old equipment with new equipment and modernizing their present equipment; they can invest hundreds of millions of dollars in other things that have nothing to do with transportation—they will not fix their cars; they will not replace them; they will not put enough in. It is not only grain; it is all the other products that have to be handled. I hope—and it is probably a wasted hope—that the present administration will correct that; the previous one failed

[Translation]

**Le président:** Monsieur Benjamin, je voudrais vous signaler que le secrétaire parlementaire doit partir avec le premier ministre à dix heures, pour se rendre à Toronto. Il nous fait donc part de ses regrets et il m'a demandé de l'excuser auprès du Comité.

**M. Benjamin:** Je poserais donc cette question à une autre occasion, en espérant qu'alors, le ministre sera présent; sinon, je posera la question lorsque comparaitra la Commission canadienne des transports, ou le secrétaire parlementaire.

Je me demande si M. Cameron pourrait nous dire quelles mesures ont été prises, le cas échéant,—ou s'il en connaît,—par le ministère ou par la CCT pour obliger les compagnies de chemins de fer à se servir du matériel moderne actuellement disponible. Par exemple, comment cela se fait-il que lors de l'accident de Mississauga, le CP ne disposait d'aucun détecteur d'échauffement des coussinets? Cette lacune est l'une des raisons principales pour lesquelles il y a ces accidents de chemins de fer. N'a-t-on pas pris des dispositions pour rendre ces appareils obligatoires, pour qu'on les utilise lorsqu'il y a transport de marchandises dangereuses? Pourquoi n'utilise-t-on pas cet appareil, qui est disponible, et qui pourrait nous éviter des accidents?

**Le président:** Je vais demander à M. Ellison de répondre.

**M. Ellison:** Merci, monsieur le président. Je crois que le ministre a demandé à la Commission canadienne des transports de faire enquête en vue de trouver tous les moyens possibles pour accroître la sécurité du transport ferroviaire, et ce, en renforçant la mise en application des règlements existants, en les examinant, et en proposant, dès que possible, de nouveaux règlements.

**M. Benjamin:** Est-ce que les règlements qui vont être établis à la suite de ce bill, ou qui vont être établis en même temps, rendront obligatoire le remplacement des anciens coussinets de laiton par des coussinets à rouleaux dans le cas de tous les wagons.

**M. Ellison:** Des propositions en ce sens ont été intégrées dans le deuxième projet de règlements qui est actuellement distribué dans les entreprises de cette industrie, afin que celles-ci nous envoient leurs commentaires plus tard dans l'année. Les compagnies de chemin de fer nous indiquent que si on les obligeait à agir ainsi, leur capacité de transport des produits dangereux serait considérablement réduite. Cependant, elles s'efforcent de faire cette conversion le plus rapidement possible, et c'est un de ces cas où il faut soupeser les répercussions économiques de ces mesures.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, le CP peut fort bien trouver 20 millions de dollars pour acheter une fabrique de poteries à Syracuse, New York, et 200 millions pour investir dans des centres commerciaux, en Californie, mais il n'est pas capable de remplacer son vieux matériel par du nouveau, quand il est en mesure d'investir des centaines de millions de dollars dans toutes sortes d'affaires, qui n'ont rien à voir avec les transports, mais, d'un autre côté, il n'est pas capable de réparer ses wagons, ni de les remplacer, et ce, non seulement dans le domaine du transport des céréales, mais de tous les autres produits. J'espère, et probablement que je me fais des



[Texte]

to. That is all the questions I have at the moment, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Sorry, gentlemen, I am trying to arrange a steering committee meeting for 8.30 this evening.

**Mr. Benjamin:** Why not wait until tomorrow and see what happens tonight, first?

**The Chairman:** I will ask the members of the Committee to refrain from starting any campaigning here today. I have Mr. Jupp.

**Mr. Jupp:** Thank you, Mr. Chairman. I might say, further to Mr. Lumley's point, that the City of Mississauga which, for obvious reasons, is vitally interested in this piece of legislation, has taken the necessary steps within City Hall to communicate with the national Association of Municipalities, plus the two provincial municipality organizations in Ontario, and they are going through an exercise of ensuring that these view points are co-ordinated. Their intention is to communicate the views of the municipalities to the Committee, when that process has been undertaken.

• 1015

Mr. Chairman, I suppose that my reaction, as a new member of Parliament, is why has it taken so long for this particular bill to get to the point where it is. I noticed that in the minister's comments in the House of Commons he indicated that the bill was really not a reaction to the Mississauga incident. That may be the case, but the bill has been in various stages of gestation, it seems to me, for a good many years and when we had the meeting on November 13 it appeared that the authorities were very handicapped under their present powers.

I am continually asked back in Mississauga why it has taken so long for this particular bill to come to the attention of this Committee, and I am still at a loss to know why. I know there is a very long process in terms of having to critique the bill to ensure that all groups who have an interest in the bill have had their input into it, and I know that went on in terms of Bill C-17. But I still think that after six or seven years surely we would have been in a position to have had a bill passed so that the government of Canada would have more authority in terms of being able to ensure that this kind of incident is less likely to happen.

My first question might not be a fair question but I would like to put it anyhow. Had this bill been in place, passed earlier this year, for example, in the view of the authorities would this accident in Mississauga have taken place?

**The Chairman:** I would prefer to answer that if you want me to. I think perhaps I would remind the hon. gentlemen that in the absence of the minister and the parliamentary secretary the question Mr. Jupp has put forward, of course, is a matter that is within our jurisdiction and within our competency, and is a question we perhaps had best ask ourselves.

The bill does not deal with the "mechanical" state of transportation; it deals rather with the bringing together, the rationalization, if you will, of the various legislations under various jurisdictions from one end of the country to the other.

[Traduction]

illusions, que l'administration actuelle va corriger la situation, vu que la précédente administration a échoué. C'est tout ce que j'ai à dire pour l'instant, monsieur le président.

**Le président:** Je m'excuse, messieurs, j'essaie d'organiser pour 8 h 30 ce soir une séance pour notre comité de direction.

**M. Benjamin:** Pourquoi ne pas attendre à demain et voir tout d'abord ce qui va se passer ce soir.

**Le président:** Je prierais les membres du Comité de s'abstenir de lancer une campagne ici, aujourd'hui. J'ai sur ma liste M. Jupp.

**M. Jupp:** Je vous remercie, monsieur le président. Je dirais, pour continuer dans la même ligne de pensée que M. Lumley, que la ville de Mississauga, qui, pour des raisons bien évidentes, est intéressée de façon capitale à cette loi, a pris les mesures nécessaires, à l'hôtel de ville, pour se mettre en rapport avec l'Association nationale des municipalités, ainsi qu'avec deux organisations provinciales de municipalités de l'Ontario, afin de s'efforcer de coordonner leurs actions. Plusieurs organisations ont l'intention de faire savoir au Comité le point de vue des municipalités.

Étant donné que je ne suis député que depuis peu de temps, je voudrais savoir pourquoi il a fallu attendre tant de temps pour en arriver à ce projet de loi. Le ministre a déclaré à la Chambre des communes que ce projet de loi n'avait rien à voir avec l'accident de Mississauga. C'est possible, mais il me semble que depuis plusieurs années, ces projets de loi sont passés par diverses périodes de gestation. Il est apparu clairement, au cours de la réunion du 13 novembre, que la marge de manœuvre des autorités est assez restreinte.

Lorsque je me rends à Mississauga, on me demande souvent pourquoi il a fallu attendre si longtemps pour que le Comité soit saisi de ce projet de loi, et je suis bien en peine pour répondre. Je sais que pour tout projet de loi, il faut attendre que tous les groupes d'intérêts aient pu faire connaître leurs points de vue, et le Bill C-17 ne fait pas exception. Depuis 6 ou 7 ans qu'il en est question, j'estime que ce projet de loi aurait dû déjà être adopté, afin que le gouvernement du Canada puisse prendre les mesures nécessaires pour empêcher que ce genre d'accident ne se reproduise.

Ma première question vous paraîtra peut-être désobligeante, mais je voudrais la poser, de toute façon. Si ce projet de loi avait été adopté et s'il était entré en vigueur plus tôt, pensez-vous que l'accident de Mississauga aurait pu être évité?

**Le président:** Je préférerais répondre moi-même à cette question, si vous n'y voyez pas d'inconvénient. En l'absence du ministre et du secrétaire parlementaire, je voudrais vous rappeler que la question de M. Jupp relève de notre compétence, et c'est une question que nous ferions peut-être mieux de nous poser.

Ce projet de loi ne porte pas sur l'aspect «mécanique» des transports, mais plutôt sur l'uniformisation, si vous voulez, des diverses lois provinciales qui existent à ce sujet. Il ne s'agit pas de savoir si telle ou telle loi aurait permis d'éviter un accident,

*[Text]*

So it deals rather with bringing these jurisdictions together for purposes of establishing common standards, as opposed to the question you are asking which is whether or not a piece of legislation in place might have avoided an accident.

**Mr. Jupp:** My question, Mr. Chairman, was not intended to be a playful question, because I do not think that those of us who are not experts could make any judgment. My question is really a technical question, whether from a technical perspective this kind of legislation in place would have prevented the accident.

**The Chairman:** No, it would not.

**Mr. Jupp:** But if Mr. Ellison or Mr. Cameron feel that is a difficult question to answer, I will move on to my next one, and that has to do with the speed of trains carrying what are recognized as dangerous products when those trains are going through residential areas. Is this kind of bill the proper place to address those kinds of legal parameters?

**The Chairman:** Mr. Ellison.

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, the bill and the regulations probably could not prevent an accident like Mississauga from occurring sometime, somewhere. There are many causes for derailments of trains, as there are many causes for a tank truck or any other vehicle to become involved in a highway accident, or, indeed, for ships to collide in navigable waterways.

• 1020

Wherever dangerous goods are being carried, we hope to provide specific regulations that will, first of all contain those products in the event of an accident wherever possible, and, where they are released, we hope that the regulations will provide a faster, more precise method of identifying the dangers which are present; and we hope, by nonregulatory or legislative action, to support the emergency response forces in taking the appropriate action as soon as possible.

All of these things, combined with regulations which may, in fact, consider the speed and the routing of these products, will go a long way to reducing the probability of an accident from occurring in the future, but nevertheless, it is regrettable that we are moving many millions of tons of products of all types into and through the urban communities of Canada occasioned by the fact that the industries that produce them are located in those urban centres, that the industries that use them are there, and that the urban communities have grown up and totally enveloped the transport facilities of this country which were established over the last century.

**Mr. Jupp:** Thank you. I appreciate that maybe some of these questions with which we are concerned in terms of this piece of legislation may not be fully addressed until we have had the results of the inquiry by Judge Grange. And on that point, maybe I should just digress a moment and record my own commendation and the commendation of the city of Mississauga for the Minister's taking the initiative to extend the bounds of the inquiry so that it would be a judicial inquiry, and hopefully the findings of that will be useful not only in

*[Translation]*

mais plutôt d'étudier globalement plusieurs lois distinctes, afin d'établir des normes communes.

**M. Jupp:** J'ai posé ma question avec le plus grand sérieux, et ce ne sont pas nous, les profanes, qui pouvons en juger. Je voudrais simplement savoir si, techniquement, ce genre de loi aurait pu empêcher l'accident de Mississauga.

**Le président:** Non.

**M. Jupp:** Si M. Ellison, ou M. Cameron, estime que c'est là une question difficile, je passerai à la suivante. Il s'agit de la vitesse à laquelle les trains qui transportent des produits dangereux traversent les zones résidentielles. Des critères comme la vitesse des trains peuvent-ils faire l'objet de ce projet de loi?

**Le président:** Monsieur Ellison.

**M. Ellison:** Monsieur le président, un projet de loi, ou un règlement, ne saurait empêcher un accident comme celui de Mississauga de se produire quelque part, à un moment donné. Les causes de déraillement sont aussi variées que les causes d'accident de la route ou de collision de navires.

En ce qui concerne le transport des produits dangereux, nous espérons établir des règlements précis qui comporteront d'abord une liste de tous les produits dangereux. Nous espérons que ces règlements permettront d'identifier les dangers existants plus rapidement et avec plus de précision. Nous voulons en outre définir des mesures législatives qui permettront aux secours d'urgence d'intervenir aussitôt que possible.

Il sera peut-être tenu compte de la vitesse des trains et des itinéraires empruntés dans ces règlements qui permettront de réduire les probabilités d'un tel accident à l'avenir. Malheureusement, nous sommes obligés d'acheminer des millions de tonnes de produits de tous genres à travers les centres urbains du Canada puisque c'est là que sont situées les industries productrices et consommatrices. D'autre part, les centres urbains canadiens ont connu une expansion considérable et ont absorbé toutes les installations de transport établies au siècle dernier.

**M. Jupp:** Merci. Je comprends que certaines questions devront rester sans réponse tant que nous ne connaissons pas les résultats de l'enquête du juge Grange. A ce propos, j'aimerais faire une petite digression. Ainsi que l'a fait la ville de Mississauga, j'aimerais féliciter le ministre qui a décidé d'élargir la portée de l'enquête afin que celle-ci ait un caractère judiciaire. J'espère que les conclusions de cette enquête ne seront pas seulement utiles rétrospectivement mais qu'elles permettront de prévenir certains accidents dans l'avenir.



**[Texte]**

terms of looking at that accident in retrospect but in terms of mitigating against future accidents.

It seems to me, from the perspective of a layman who has no technical insight into railways, their operations and their transport of dangerous goods, that there have been three factors that have had a bearing in terms of the unfortunate incident at Mississauga. One, as Mr. Benjamin has pointed out, has been the lack of hotbox detectors. The second has been the possible lack of adequate inspection—whether that can be attributed to the lack of inspectors or not remains to be seen. And a third, which led to my last question, was the speed with which these trains travel through residential areas.

Now, I know they all have schedules that they must meet, and I know that urbanism is creeping along the railway tracks through industrial areas, and that residential areas are very, very close to them. But certainly it would seem to me that these three factors, speed, the hotbox detectors and the factor of inspection, when this bill is concluded will have to be addressed if it is to be a useful, functional bill in terms of trying to get some control over this kind of circumstance in the future.

If I have any more time, Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** Barely.

**Mr. Jupp:** Barely? Maybe, then I should just ask a question on the level of the penalties that are stipulated in the bill.

It seems to me that this is a case again where, in the words of our ebullient Minister of Finance, we are between a rock and a hard place, because if we make the penalties too high, too difficult, too rigid, too stiff, well then it will be very difficult for the authorities to get prosecutions, to effectively be able to prosecute where there are infringements. On the other hand, if they are too low they can be simply built into the cost of operations; with a small penalty, why should they go through the process of trying to embark on very costly preventative measures when it would be easier to pay the penalty? My question, Mr. Chairman, is whether, in the view of Mr. Ellison and/or Mr. Cameron, the present level of penalties as set out in the act is an appropriate one.

**The Chairman:** Mr. Ellison.

**Mr. Ellison:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to indicate to Mr. Jupp that the penalties set out in the act respecting summary conviction up to their maximum penalty, while subject to the discretion of the court to determine whether or not a lower penalty should be levied, to a certain extent are subject to departmental policy and to a certain extent are related to similar offences under other legislation. It is a difficult question, and I would hope the Committee would address this themselves in terms of the industry representations on the level of penalties.

**Mr. Jupp:** You do not have any feelings or recommendations that you would like to pass on to the Committee?

**Mr. Ellison:** The recommendations, Mr. Chairman, are contained in the proposed act.

**[Traduction]**

Bien que je ne sois pas technicien spécialiste des trains, de leur fonctionnement ou du transport des produits dangereux, il me semble que trois facteurs sont entrés en jeu dans le cas de Mississauga. Premièrement, comme l'a souligné M. Benjamin, l'absence de détecteurs d'échauffement des coussinets. Deuxièmement, l'insuffisance des inspections. Nous ignorons si cela peut s'expliquer par le manque d'inspecteurs. Troisièmement, et cela m'amène à ma dernière question, la vitesse à laquelle ces trains traversent les zones résidentielles.

Je sais qu'il y a des horaires à respecter et je sais aussi que dans les zones industrielles et parfois résidentielles, on a tendance à construire fort près des voies ferrées. Lorsque nous en aurons terminé avec ce projet de loi, nous devrons nous demander s'il permet de mieux contrôler les trois éléments dont j'ai parlé, à savoir la vitesse des trains, les détecteurs d'échauffement des coussinets et enfin la qualité des inspections.

S'il me reste du temps, monsieur le président . . .

**Le président:** A peine.

**M. Jupp:** A peine? Je voudrais bien poser une question au sujet des sanctions prévues dans le bill.

Pour reprendre les termes de notre exubérant ministre des Finances, il me semble que nous nous trouvons entre le marteau et l'enclume: en effet, si les sanctions sont trop sévères, trop strictes et trop inflexibles, les autorités auront beaucoup de difficulté à intenter des poursuites en cas d'infraction. D'autre part, si elles le sont trop peu, on pourra faire passer le tout dans les frais d'exploitation; après tout, si l'amende est dérisoire, à quoi bon s'embarasser à mettre sur pied des mesures préventives qui coûteraient très cher quand il est beaucoup plus facile de tout simplement payer l'amende imposée? Donc, monsieur le président, je voudrais savoir si M. Ellison ou Cameron croient que les amendes figurant dans le projet de loi sont suffisantes.

**Le président:** Monsieur Ellison.

**M. Ellison:** Merci, monsieur le président. Je tiens à signaler à M. Jupp que les amendes fixées dans la loi en ce qui concerne les condamnations par la procédure sommaire jusqu'à l'amende maximum où le tribunal a le pouvoir discrétionnaire d'imposer l'amende minimum ou non, le montant de ces amendes donc, jusqu'à un certain point, relève des politiques ministérielles à ce sujet et, jusqu'à un certain point encore, relèvent d'infractions du même genre à l'égard d'autres lois. Il est difficile de répondre à cette question et j'ose espérer que le comité se penchera sur cette question lui-même en ce qui concerne les doléances de l'industrie face au montant des amendes imposées.

**M. Jupp:** Vous n'avez donc aucune recommandation dont vous voudriez nous faire part?

**M. Ellison:** Les recommandations, monsieur le président, figurent dans le projet de loi.

[Text]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Jupp. Like you, I am not a technical person, but it seems to me roller bearings would have done a lot more to avoid the accident than any legislation we can think of.

Mr. Deniger.

**M. Deniger:** Merci, monsieur le président.

Le paragraphe 24(2) du projet de loi C-25, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, prévoit que si l'on a l'accord visé au paragraphe (1)... à ce moment-là toute clause complémentaire doit voir à...

... la répartition des frais afférents.

Quand vous parlez des «frais afférents», il ne s'agit certainement pas de ce à quoi mon collègue se référerait plus tôt, à savoir les études de coûts et bénéfices... Pourriez-vous alors m'indiquer quels sont ces frais afférents et de quelle sorte de répartition vous aviez à l'esprit lorsque vous avez recommandé ce paragraphe dans le projet de loi?

**The Chairman:** Mr. Ellison.

**Mr. Ellison:** Thank you, Mr. Chairman.

The provision of this clause is to take into account the possibility that we may have to enter into a financial agreement with the provinces to reimburse the provinces for some of their activities in the administration of this act. We have not started discussions with the provinces of this nature. We are at the moment considering only the roles and responsibilities that may be assigned, and they have indicated that they would want to discuss costs with the minister.

**M. Deniger:** Si je comprends bien votre réponse, il est donc possible que l'administration de cette loi dépende davantage d'autorités provinciales?

**Mr. Ellison:** Thank you, Mr. Chairman.

In some cases it may involve the direct use of provincial employees. For example, it would be desirable to have the officers of the provincial fire marshals, who are responsible for all forms of flammable materials stored within the province, also exercising some discretionary enforcement activity with regard to transport terminals. It is a means of achieving a harmonization between provincial regulatory requirements and federal.

**M. Deniger:** Si vous êtes capable d'atteindre cet objectif, à savoir uniformiser nos règlements concernant cela, tant mieux, et je vous souhaite bonne chance dans vos négociations.

• 1030

L'article 27 sur lequel je vous ai questionné déjà il y a deux semaines, je crois, parle de dispositions transitoires. On y dit que vos réglementations l'emporteraient sur toute autre réglementation qui serait incompatible avec celle-ci. J'imagine qu'on se réfère à la Commission canadienne des transports ou aux règlements existants en vertu de la Loi sur les explosifs.

[Translation]

**Le président:** Merci, monsieur Jupp. Je ne suis pas plus expert que vous en la matière, mais il me semble que des roulements à galets auraient beaucoup mieux convenu pour prévenir cet accident que toute loi que nous pourrions songer à adopter.

Monsieur Deniger.

**Mr. Deniger:** Thank you, Mr. Chairman.

Paragraph 24(2) of Bill C-25, an Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, provides that an agreement entered into under Subsection (1) may provide for any matters necessary for or incidental to the implementation and enforcement agreed on and for

... the apportionment of any costs and expenses arising from...

such implementation and enforcement. When you talk about the "cost and expenses arising from", they are certainly not what my colleague before was talking about, that is the costs and benefits... Could you then indicate what those costs could be and what kind of apportionment you were thinking of when you recommended that paragraph of the bill?

**Le président:** Monsieur Ellison.

**M. Ellison:** Merci, monsieur le président.

La disposition que l'on trouve dans ce paragraphe vise à tenir compte de la possibilité suivante: que nous pourrions avoir à en venir à un accord financier avec les provinces pour rembourser lesdites provinces pour certaines activités découlant de l'administration de la loi. Nous n'avons pas encore entamé les discussions de cette nature avec les provinces. A l'heure actuelle, nous n'étudions que les rôles et responsabilités qui pourraient leur être dévolus et elles ont fait savoir qu'elles aimeraient bien discuter des différents frais avec le ministre.

**Mr. Deniger:** If I understand your answer correctly, then, it might be possible that the administration of this Act rests far more squarely upon provincial authorities?

**M. Ellison:** Merci, monsieur le président.

Dans certains cas, cela implique l'intervention directe d'employés provinciaux. Par exemple, les officiers de services de protection contre l'incendie responsables de tous les matériaux inflammables qui se trouvent sur le territoire de la province devraient peut-être avoir à exercer certains pouvoirs discrétionnaires en vertu de cette loi surtout en ce qui concerne les têtes de lignes. Il faut donc créer une certaine harmonie entre les exigences réglementaires des provinces et du gouvernement fédéral.

**Mr. Deniger:** If you are able to attain that objective, that is uniformity of regulations in that area, good for you and I wish you good luck in your negotiations.

Clause 27 about which I questioned you two weeks ago, it seems to me, is the transitional clause. It says that your regulations prevail if there is any kind of inconsistency between your regulations and any others. I imagine this would refer to the Canadian Transport Commission or to regulations existing under the Explosives Act.



**[Texte]**

Est-ce à dire que si vous aviez une réglementation sur un point très précis qui serait moins sévère que celle de la Commission canadienne des transports, ce serait celle-là qui l'emporterait?

**Mr. Ellison:** Yes, sir, that possibility would exist but we hope that interagency discussions will result in the most appropriate regulation being applied universally. If need be, if it is desired to maintain a more strict regulation somewhere else, then the regulations under this proposed act would deliberately remain silent in that area to make sure that that other regulation did continue to exist. However, the intention is that the regulations under this proposed act will replace the regulations under the other acts and they will fall into disuse.

**M. Deniger:** Si j'ai bien compris, ces règlements remplaceraient peut-être les règlements des autres commissions. Si tel est le cas, pourquoi ne pas tout simplement abolir le pouvoir de réglementer les autres commissions et de vous approprier en entier le pouvoir de réglementation?

**The Chairman:** That would create war.

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, that possibility has been considered. There is a certain advantage in doing so; the only disadvantage that would seem to remain is that, in fact, by excising the powers of other agencies to make regulations we may, inadvertently, eliminate their ability to make specific regulations which would go beyond the general regulations here. For example, in the national harbours boards the regulations under this proposed act may be general with respect to all harbours boards but we should not limit, in any way, the power of a particular harbour board to express precise regulations appropriate to the geographical, topographical, and environmental location of that port; for example, the Port of Vancouver is vastly different from the Port of Sept-Îles.

**M. Deniger:** Ce qui m'inquiète et ce que j'entrevois, c'est que Transports Canada devienne une sorte de tribunal d'appel, que ce soit de multinationales ou même de groupes de consommateurs, concernant certaines réglementations sur les produits dangereux ou les explosifs et que vous soyez à ce moment-là envahis de toutes sortes de demandes de tous bords et de tous côtés. C'est une sérieuse réserve que je fais, vous pourrez peut-être y penser au cours des semaines à venir.

L'article 28 est très important, selon moi, il a trait à l'entrée en vigueur. On parle évidemment de relations fédérales-provinciales et ma question s'adresse tout autant au président du Comité qu'aux témoins. Étant donné l'importance que cette pièce de législation attache aux relations fédérales-provinciales dans son application, est-ce que le président a pensé à inviter les provinces à venir témoigner?

**The Chairman:** I am not hesitating to respond to the question, there have been discussions with at least two of the provinces on this. In both instances, the Chairman simply attempted to feel them out whether or not they wanted to

**[Traduction]**

If one of your regulations on a very specific point were less severe than the same regulation spelled out by the Canadian Transport Commission, does that mean your regulation would prevail?

**M. Ellison:** Oui, monsieur, cette possibilité existe, en effet, mais nous espérons que les discussions entre les divers organismes nous permettront d'adopter universellement le règlement le plus pertinent. Si le besoin s'en faisait sentir, si l'on désirait imposer des règlements plus stricts ailleurs, les règlements édictés en vertu du projet de loi ne porteraient pas sur ce domaine, et ce, délibérément, de façon à ce que nous puissions nous assurer que l'autre règlement continue tout de même d'exister. Cependant, l'intention demeure que les règlements édictés en vertu du projet de loi remplaceront les règlements édictés en vertu des autres lois et que ces derniers tomberont en désuétude.

**Mr. Deniger:** In other words, those regulations might replace regulations made by other commissions. If such is the case, why not simply abolish the regulating powers of the other commissions and give yourselves all regulating powers?

**Le président:** Ce serait la guerre.

**M. Ellison:** Monsieur le président, nous avons envisagé cette solution. Elle présente certains avantages et le seul inconvénient, à vrai dire, semble être qu'en exerçant les pouvoirs de réglementation des autres organismes il se pourrait, tout à fait par inadvertance, que nous leur enlevions toute possibilité d'édicter des règlements précis qui iraient au-delà des règlements généraux que nous avons ici. Par exemple, dans le cas du Conseil des ports nationaux, les règlements édictés en vertu de ce projet de loi peuvent s'appliquer de façon très générale à tous les conseils de ports, mais nous ne devrions pas restreindre le pouvoir d'un conseil de port particulier, qui voudrait édicter des règlements très précis en raison de l'emplacement géographique, topographique ou environnemental de ce port; par exemple, le port de Vancouver a des problèmes très différents de ceux du port de Sept-Îles.

**Mr. Deniger:** What concerns me and what I can foresee is that Transport Canada will become some sort of an appeal court either for multinationals or even consumer groups, especially in the case of certain regulations concerning dangerous products or explosives and that, at that point, you would be flooded with all kinds of requests coming at you from every side. This is a serious reservation that I am expressing and you could perhaps think about it during the next few weeks.

Clause 28 is very important, in my view, because it has to do with the coming into force. Of course, there is the subject of federal-provincial relations and my question is addressed both to the Chairman of the Committee and to the witnesses. Given the importance that this piece of legislation attaches to federal-provincial relations, especially concerning its implementation, what would the Chairman think of inviting the provinces here as witnesses?

**Le président:** Je peux répondre d'emblée à votre question: il y a déjà eu des discussions avec au moins deux des provinces à ce propos. Dans les deux cas, le président, cherchait tout simplement à savoir si elles voudraient venir témoigner ou si

[Text]

come or whether there was any desire to come. There was hesitation. There is certainly interest and the evidence of this Committee is being very closely monitored, as Mr. Ellison and Mr. Cameron can attest, by those agencies within provincial jurisdiction that are directly concerned. To this point in time there have not been any requests from any of the provinces to appear before us.

• 1035

**M. Deniger:** Et pas d'invitations?

**The Chairman:** Two exceptions possibly.

**M. Deniger:** A l'article 28, vous prévoyez possiblement 12 mois de négociations avec les provinces avant d'imposer l'application de cette Loi. Les 12 mois de négociations, j'imagine, commencent une fois que la Loi est passée et qu'on a eu la sanction royale. Est-ce bien à ce moment-là que les 12 mois commencent?

**Mr. Ellison:** Thank you, Mr. Chairman. This question was also addressed to me by the representatives of the 10 provincial administrations in Toronto on Monday, and the reply I gave them then may have been presumptuous on my part, but I suggested that the countdown would take place from the time Mr. Mazankowski wrote to the provincial ministers and said we would like to open negotiations.

**M. Deniger:** Est-ce que cette communication-là existe déjà? Là je ne veux pas vous demander ce que le ministre doit faire, mais d'après vous, le ministre a-t-il écrit aux provinces, dans le contexte de votre réponse?

**Mr. Ellison:** Thank you, Mr. Chairman. Not directly in that context. When he met with the provincial ministers of transport in Regina in September, the provincial ministers did agree with Mr. Mazankowski that officials should be instructed on an urgent basis to commence discussions on roles and responsibilities. This, we are doing, in an informal manner at this stage, but obviously, until the bill is given Royal assent, the flag cannot be considered as down.

**The Chairman:** Last question.

**M. Deniger:** Certainement, monsieur le président.

Vous savez, ce projet de loi, je l'appuie sans hésitation, mais une chose m'inquiète. Je vois la possibilité, et cela va dépendre de vos talents de négociateurs, je vois la possibilité qu'on ait une loi fédérale avec 10 applications différentes dans 10 provinces différentes. La loi prévoit que le ministre doit avoir des contacts, doit avoir des ententes avec les provinces. N'est-il donc pas possible qu'il y ait 10 ententes différentes avec les 10 provinces du Canada? Comment les convois pourront-ils passer d'une province à une autre si les règlements d'application sont différents?

**Mr. Ellison:** Thank you, Mr. Chairman. The intention is that the conditions of transport would remain the same across all provinces for all modes, but who administers the bill will depend variously, and we expect that the agreement will be unique for each province.

[Translation]

elles étaient disposées à le faire. Il y a eu certaines hésitations. Remarquez que l'on s'intéresse de très près aux travaux du Comité, car, ainsi que peuvent l'attester MM. Ellison et Cameron, les organismes provinciaux directement concernés suivent les débats de très près. Jusqu'ici, aucune province n'a demandé à comparaître.

**Mr. Deniger:** And no invitations?

**Le président:** Peut-être deux exceptions.

**Mr. Deniger:** In Clause 28, there is provision for, possibly, 12 months of negotiations with the provinces before the coming into force of the Act. I imagine that the 12 months of negotiations would begin once the Act has been passed and Royal Assent obtained. Is that exactly when those 12 months start?

**M. Ellison:** Merci, monsieur le président. Cette question a déjà été posée par les représentants des 10 administrations provinciales; à Toronto, lundi, et je leur ai répondu alors, c'est peut-être présomptueux de ma part, mais j'ai dit que cette période de 12 mois commencerait dès que M. Mazankowski écrirait aux divers ministres provinciaux pour leur signifier que nous voudrions commencer les négociations.

**Mr. Deniger:** Has that letter already been written? Now, I am not trying to ask you what the Minister is going to do but do you think that the Minister has written to the provinces, especially in the context of your answer?

**M. Ellison:** Merci, monsieur le président. Pas directement dans ce contexte. Quand il a rencontré les ministres provinciaux du Transport à Régina, en septembre, les ministres provinciaux étaient d'accord avec M. Mazankowski pour signifier aux fonctionnaires qu'il fallait entreprendre les discussions concernant les rôles et les responsabilités d'urgence. Nous discutons donc de ces choses de façon officieuse pour le moment mais il est évident que le départ de la course n'est pas sonné tant que la sanction royale n'a pas été obtenue.

**Le président:** Dernière question.

**Mr. Deniger:** Yes, Mr. Chairman.

You know, I have absolutely no hesitation in supporting this bill but I do have one concern. I see the possibility, but this will depend on your negotiating talent, I do see the possibility that we might have federal legislation with 10 different ways of implementing it in 10 different provinces. This legislation provides that the Minister must have contact and agreements with the provinces. Might it therefore not be possible that there be 10 different agreements with the 10 different Canadian provinces? How will the trains be able to travel from one province to another if the regulations are different?

**M. Ellison:** Merci, monsieur le président. L'intention évidemment est que les conditions de transport seraient les mêmes partout dans toutes les provinces pour tous les modes de transport, mais c'est aux provinces de décider qui appliquera la loi et nous supposons qu'il y aura un accord différent avec chaque province.



## [Texte]

A situation has arisen, for example, that a certain product is very tightly regulated within a particular province by road transport, and since the distribution of that product, within that province, does not involve any interprovincial movement by highway, it may be possible that a province would insist that that provincial standard remain as long as it does not interfere with interprovincial transport by that mode of transport, however I think the Minister would have to consider very seriously usurping that provincial wish.

**M. Deniger:** Merci, monsieur le président.

Tout cela est bien inquiétant.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Deniger.

Mrs. Mitchell.

**Mrs. Mitchell:** Thank you, Mr. Chairman. My questions have to do with the multi-modal methods of transportation using the examples of the Port of Vancouver and Vancouver Harbour, although I imagine most of these problems some way or other would affect other harbours and ports as well. I would like to refer particularly to a multi-modal survey that was done, I believe, last—the meetings were on May 28, 1979. Certainly in going through this there are a number of extremely worrisome, hazardous spots that would seem to be extremely complicated because of a convergence of at least four or five different methods of transportation right in the downtown area of Vancouver. It seems that you have danger on rails, in the water, the port itself, the shipping methods of transport, also airlifts, not to mention some very dangerous road accidents that have happened recently in that downtown area. On top of that, you have the highest density of population in North America in that particular spot. It is of extreme concern to those of us who live there but, you know, I am sure that it has to do with other areas in Canada as well.

• 1040

Specially, I am wondering then, if this bill will cover safety regulations for these different modes of transportation, both for storage and for movement of dangerous goods, and, in particular, I am wondering what can be done, if it has not already been done, about some of the recommendations in this report. One that I would like to mention in particular is, and I will just read this very quickly:

Right behind the Holiday Inn in downtown Vancouver, in the CP Rail yards, where there is an encroachment of high rise buildings near the railway and waterfront areas, and in order to move explosives and LPG traffic from the already congested downtown areas, as well as their storage near such high rise areas, we recommend the handling of such dangerous commodities as explosives and compressed gasses be shipped through another area.

I am wondering what will be done either under this act or elsewhere to relocate such dangerous spots.

**Mr. Ellison:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to advise Mrs. Mitchell that the bill is intended to be comprehen-

## [Traduction]

Il y a un cas par exemple où un certain produit est sujet à des règlements très sévères à l'intérieur d'une certaine province lorsqu'il s'agit de transport par route et puisque la distribution de ce produit à l'intérieur de cette provinces n'implique pas de mouvements interprovinciaux par route, il serait peut-être possible que la province exige de garder ces normes provinciales, mais je ne crois pas que le ministre voudrait s'ingérer dans ce domaine avant d'avoir étudié la question très sérieusement tant et aussi longtemps que ces règlements ne nuisent pas au transport interprovincial de cette marchandise par l'intermédiaire de ce mode de transport.

**Mr. Deniger:** Thank you, Mr. Chairman.

All this is rather disturbing.

**Le président:** Merci, monsieur Deniger.

Madame Mitchell.

**Mme Mitchell:** Merci, monsieur le président. Mes questions portent sur les méthodes multimodales de transports, me servant de l'exemple du port et de l'avant-port de Vancouver quoique j'imagine que la plupart de ces problèmes d'une façon ou d'une autre, pourraient aussi bien se retrouver dans d'autres ports. Je veux surtout parler d'un sondage multimodal qui a eu lieu, me semble-t-il... enfin les réunions ont eu lieu le 28 mai 1979. Enfin, il me semble qu'il y a un nombre d'endroits très dangereux qui donnent lieu à beaucoup d'inquiétude et qui semblent compliquer le cas à l'extrême parce qu'il y a convergence d'au moins quatre ou cinq différents modes de transport en plein centre-ville de Vancouver. Or, tous les moyens de transport présentent des risques, les chemins de fer, les transports maritimes, les installations portuaires elles-mêmes, les méthodes d'envoi, les ponts aériens, sans oublier les très graves accidents routiers qui se sont produits tout récemment au centre-ville. En outre, on y trouve la plus forte densité démographique en Amérique du Nord. Cela inquiète énormément la plupart de ceux qui, comme moi, y vivent, et je suis certaine que c'est la même chose dans les autres régions du Canada.

Je me demande donc si ce projet de loi régit la sécurité des divers modes de transport, d'entreposage et de déplacement des produits dangereux. Je me demande en particulier ce qu'on pourrait faire de certaines recommandations du rapport. L'une retient surtout mon attention, et je vous la lis:

Juste derrière le *Holiday Inn* au centre-ville de Vancouver, dans la gare de triage du CP, il y a une enclave de gratte-ciel tout près de la voie ferrée et des quais. Afin de détourner le transport d'explosifs et de G.P.L. du centre-ville où la circulation est déjà très dense et de les entreposer ailleurs, nous recommandons que les produits très dangereux comme les explosifs et les gaz comprimés passent par d'autres quartiers.

Je me demande donc si grâce à cette loi ou à d'autres règlements, on fera quelque chose pour déplacer ces matières dangereuses.

**M. Ellison:** Merci, monsieur le président. Je tiens à dire à M<sup>me</sup> Mitchell que le projet de loi entend régir tous les modes

## [Text]

sive of all modes of transport throughout the country and that we will be addressing, particularly, the intermodal interface. This is, as you point out, the crucial problem of how do we get road and rail traffic onto ships, whether they be coastal or international in nature. For this reason, certain commodities are no longer moving through some ports where the location and topography is such that it would be safer to move them elsewhere.

The task force that took place earlier this year did address that question and it brought together officials of the CTC, the National Harbour Board, the coastguard, the provincial and municipal agencies to look at this question. The recommendation, indeed, was that the CPR rail ferry loading ramps be moved from the present downtown location near Stanley Park to somewhere else. In the meantime, it was recommended that the marshalling speeds be very strictly reduced and that segregation of these products take place not only within a train that is moving on a line, but also, between lines: that there should be additional distance between the tracks to overcome the risk of a derailment.

The actual relocation of that facility, I think, will take some time simply because the physical time required to construct a new facility is relatively long and, of course, there are also the financial considerations and town planning considerations as to where and how property might be acquired that it would be suitable for this. The Minister has written to Mr. Benson and asked that under the Railways Act, which is the operative one at the moment, he do all possible to facilitate the relocation of that but it involves a number of different agencies, some federal, some provincial and, of course, some private.

**Mrs. Mitchell:** It sure would not take very long to move it, Mr. Chairman, if we had a major accident down there. There certainly seem to be some extremely hazardous conditions.

I wondered, Mr. Chairman, would this Committee be having resource persons of some kind who are concerned with the port hazardous situations, and particularly, again, not only provincial government people, but perhaps, regional GVRD in this case.

• 1045

**The Chairman:** Mrs. Mitchell, we have no ourselves authority to engage counsel, professional technical assistance, for the Committee but that does not mean that it is not possible to do.

**Mrs. Mitchell:** Right. Well, what is the plan of this . . . ?

**The Chairman:** I think we will have a reasonable amount of expertise in front of us in terms of the witnesses who have indicated they want to submit briefs and to appear before the Committee. I think that will be our greatest resource bank. The Committee, I suppose, can instruct the Chair to seek an appropriate order if it was felt that the Committee itself should have attached to it the level of professional help you are suggesting.

**Mrs. Mitchell:** Excuse me, Mr. Chairman, I was not suggesting professional help. I was suggesting involving in the

## [Translation]

de transport partout au pays, surtout aux points de correspondance d'un moyen de transport à un autre. Comme vous le faites remarquer, c'est précisément le problème crucial. En effet, comment pouvons-nous faire passer le fret d'un réseau routier ou ferroviaire aux navires internationaux? C'est pourquoi certains produits ne passent plus par les ports dont l'espacement et la topographie assurent moins de sécurité que d'autres.

Le groupe d'étude qui s'est réuni au début de l'année a précisément étudié cette question. Il était composé de représentants de la CCT, du Conseil des ports nationaux, de la garde côtière, ainsi que des organismes provinciaux et municipaux responsables. Il a recommandé, entre autres, que les rampes de chargement des traversiers du CP disparaissent de leur emplacement actuel au centre-ville près de *Stanley Park* pour être installées ailleurs. En attendant, on a recommandé que les vitesses de manœuvre soient sensiblement réduites et que les produits soient séparés, non seulement dans un même convoi, mais aussi entre les voies ferrées, c'est-à-dire qu'on devrait écarter un peu plus les voies ferrées les unes des autres pour éviter les risques de déraillement.

Il faudra un certain temps pour déplacer ces installations parce que la construction est relativement longue et aussi parce qu'il faut tenir compte du financement et des plans d'urbanisme. Il faut d'abord choisir un terrain propice. Le Ministre a écrit à M. Benson pour lui demander de faire tout en son pouvoir, conformément à la Loi sur les chemins de fer, pour faciliter la relocalisation des installations. Malheureusement, divers organismes fédéraux, provinciaux et privés sont en cause.

**Mme Mitchell:** S'il fallait qu'un grave accident s'y produise, cela prendrait certainement moins de temps. Chose certaine, les risques semblent fort gros.

Le Comité disposera-t-il de personnes ressources qui sauraient quelles installations portuaires sont dangereuses, par exemple des représentants du gouvernement provincial, et aussi, dans ce cas-ci, des représentants de la municipalité régionale de Vancouver?

**Le président:** Madame Mitchell, nous ne sommes pas autorisés à engager nous-mêmes un conseiller juridique ou un expert-conseil. Cela ne veut toutefois pas dire que ce soit impossible.

**Mme Mitchell:** Très bien. Qu'envisageons-nous . . .

**Le président:** Je crois que nous avons déjà suffisamment d'experts-conseils parmi les témoins qui ont demandé à présenter des mémoires et à comparaître. Nous pourrions sans doute puiser à même cette réserve. Le Comité pourrait toutefois demander au président d'obtenir une autorisation en bonne et due forme s'il voulait s'adjoindre des spécialistes comme vous le suggérez.

**Mme Mitchell:** Pardon, monsieur le président, mais je ne suggère pas qu'on fasse appel à des professionnels. Je voulais



[Texte]

hearings the people affected, and in this case the GVRD elected people. But perhaps they will be presenting a brief. Perhaps we can encourage that.

**The Chairman:** Yes.

**Mrs. Mitchell:** I am finished, thank you.

**The Chairman:** Thank you very much, Mrs. Mitchell. It is a very interesting suggestion and something we should perhaps consider very closely. I have Mr. McDermid and Mr. Campbell.

**Mr. McDermid:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to talk about the co-operation between the federal and provincial inspectors for just a moment. Of course, the only province I am really aware of, Mr. Ellison, is Ontario. For example, would the federal government work with the Ministry of Transport and Communications in Ontario and their highway inspectors who you see out all the time stopping trucks, et cetera? Would they enforce this particular bill on behalf of the federal government?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, that is a matter which was proposed to them, that Government of Ontario would agree that the Ministry of Transport and Communications, perhaps among other ministries of the province, would assume the administrative responsibility for this proposed act in that province. The Government of Ontario is considering this. They obviously have a number of things they would like to decide on. Some of these involve cost considerations, others involve whether or not they should not perhaps enact parallel legislation with identical powers and offences under which they could adopt the federal regulations and therefore be seen to administer their own legislation rather than federal. All of these questions are being addressed within the provincial administrations, and the outcome of this is, of course, something that Mr. Mazankowski will have to deal with on a ministerial basis.

**Mr. McDermid:** Let me just for a moment, if I might, talk about businesses' complaints that on some days they have more federal inspectors and more federal civil servants in visiting them than they have customers. For example, I think of a company that is shipping dangerous goods, and they have an inspection going now. They also have a fire marshall who comes in and checks the safety of their building, and they have other Inspectors coming in. Is there not any way that this bill, in co-operation with the provinces, can somehow, while the fire inspector is in there, train him what to look for in the shipping of dangerous goods so that in fact there are not two or three inspectors in there all doing their own little bit when one would do?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, that is the exact objective of Clause 28 and the ones dealing with administration. It would also partially address the question that Mr. Benjamin raised on the adequacy of inspection: that if we can take advantage of the fact that there are inspectors sometimes visiting premises for other than related purposes, if we can enter into an administrative agreement with them for the administration of the bill, if we can train them properly and see that they are qualified to look after the transport of dangerous goods aspects, then presumably the level of inspection will be

[Traduction]

tout simplement qu'on invite aux réunions les principaux intéressés, dans ce cas-ci les représentants élus de la ville de Vancouver. Peut-être choisiront-ils de présenter un mémoire, peut-être devrions-nous les y inciter.

**Le président:** Oui.

**Mme Mitchell:** C'est tout, merci.

**Le président:** Merci bien, madame Mitchell. Votre suggestion est fort intéressante et mérite d'être retenue. C'est maintenant au tour de monsieur McDermid, puis ce sera celui monsieur Campbell.

**M. McDermid:** Merci, monsieur le président. Parlons un peu de la collaboration entre les inspecteurs du gouvernement fédéral et ceux du gouvernement provincial. La seule province que je connaisse est l'Ontario. Par exemple, le gouvernement fédéral travaille-t-il de concert avec les inspecteurs des autoroutes qui arrêtent des tas de camions du ministère des Transports et des Communications de l'Ontario? Est-ce que ce ministère appliquera le projet de loi au nom du gouvernement fédéral?

**M. Ellison:** Nous avons proposé au gouvernement de l'Ontario que le ministère des Transports et des Communications, et peut-être aussi d'autres de ses ministères assument l'administration du projet de loi dans cette province. La question est à l'étude. Évidemment, le gouvernement ontarien doit envisager des tas de choses, notamment les coûts, l'adoption d'une loi parallèle conférant les mêmes pouvoirs et établissant les mêmes délits, et l'adoption de règlements semblables à ceux du gouvernement fédéral. Tout cela lui permettrait d'administrer sa propre loi et non celle du fédéral. Les autorités provinciales sont en train d'étudier ces questions et feront part de leur décision à M. Mazankowski.

**M. McDermid:** Des entreprises se plaignent que certains jours elles reçoivent la visite de plusieurs inspecteurs et fonctionnaires fédéraux qui deviennent même plus nombreux que les clients. Je songe en particulier à une société qui transporte des produits dangereux. Elle fait présentement l'objet d'une inspection. En plus d'un inspecteur du service des incendies venu vérifier la sécurité de l'édifice, d'autres inspecteurs encore se sont pointés. Pourrait-on profiter de l'adoption de ce projet de loi pour faire en sorte que les inspecteurs du service des incendies soient à même de vérifier aussi la sécurité du transport des produits dangereux afin qu'un seul inspecteur suffise?

**M. Ellison:** Voilà l'objet exprès de l'article 28 et des autres articles portant sur l'administration. Cela répondrait également en partie à la question qu'a posée M. Benjamin à propos de la qualité de l'inspection: si nous pouvions tirer parti de toutes les visites d'inspection, conclure des ententes administratives avec les inspecteurs quant à l'exécution de la loi et enfin leur donner une formation appropriée en ce qui concerne le transport des produits dangereux, nous pourrions améliorer la qualité des inspections grâce à la coordination de nos efforts,

[Text]

improved through the co-ordination of efforts and not represent duplication of inspection effort to different standards. This is the entire objective of this exercise.

• 1050

**Mr. McDermid:** While we are still on inspectors, Mr. Chairman, in the bill the power given to inspectors is fairly broad: enter premises, open packages, take samples, seize packages, containers. Do you not think these powers may be a little too broad; that they could be disruptive to industry?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, these questions have been raised by industry with regard to Bill C-17, and there was some intensive discussion with them about that. We pointed out to them that these were essentially powers that are included in any number of existing acts at either the federal or the provincial level. However, we did modify the bill somewhat by including the requirement of the proof of not only reasonableness but of the probability that something is being done.

The industry has been very concerned about the training and qualification of inspectors to ensure that they will not be disruptive of industry, or inadvertently create a danger within a chemical plant by opening the wrong door, or by insisting on something of that nature. These qualifications and the training will be set out in regulations, which of course will be subject to industry scrutiny through the *Canada Gazette*. Of course, industry always has the right to resist, at the risk of a prosecution, the instructions or request of an inspector, and then the reasonableness of the inspector's activities can be addressed in court. Furthermore, there are other avenues open to industry, through Parliament itself, if need be, as well as administratively, if it feels that inspectors are acting unwisely.

**Mr. McDermid:** Clause 17 on page 14 of the bill provides for the Crown to recover expenses for clean-up operations without proof of fault or negligence on the part of the persons who cause or contribute to the causation of the accident. There is some criticism that this is an infringement on the right to due process. May I have your comment on that?

**Mr. Ellison:** I will ask Mr. Shaffer, who is the draftsman of the bill, to answer that. However, I should mention that it is not the cost of clean-up, it is the cost of reasonable emergency measures designed to protect public safety. Clean-up is not an emergency measure in that sense.

**Mr. McDermid:** Can I just bootleg in on that point, Mr. Chairman? When we are talking clean-up, are we talking about the dirty soil that they are picking up now and transporting up into the town of Caledon, or trying to? That is defined as clean-up but that is also a hazard, is it not? That is why they are cleaning it up.

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, this was part of the attempt to delineate between transport legislation essentially designed to provide for safety, and environmental legislation. If I might

[Translation]

sans risquer que certaines inspections ne se fassent deux fois. Voilà l'objectif que nous nous sommes fixés.

**M. McDermid:** Puisque nous parlons d'inspection monsieur le président, ce projet de loi confère des pouvoirs assez vastes aux inspecteurs: ils peuvent entrer dans les locaux, ouvrir des containers, prélever des échantillons, saisir des emballages ou des containers. Ne pensez-vous pas que ces pouvoirs sont un peu trop vastes? Ne pensez-vous pas qu'ils peuvent porter préjudice à ce secteur industriel?

**M. Ellison:** Monsieur le président, les représentants de l'industrie nous ont posé ces questions au sujet du Bill C-17 et nous en avons longuement discuté avec eux. Nous leur avons fait remarquer que ces pouvoirs existent déjà dans de nombreuses lois fédérales ou provinciales. Cependant, nous avons modifié ce projet de loi en indiquant que l'inspecteur ne pourra exercer ces pouvoirs que pour des motifs raisonnables et aussi qu'il devra prouver que certaines mesures ont été prises.

Les représentants de l'industrie veulent que les inspecteurs reçoivent la formation et les qualifications nécessaires afin qu'ils ne puissent pas porter préjudice à leurs entreprises, ou créer involontairement une situation dangereuse en ouvrant par exemple la mauvaise porte dans une fabrique de produits chimiques etc. Formation et critères de qualification seront définis par un règlement, qui sera à son tour publié dans la *Gazette du Canada* et étudié par les représentants de l'industrie. Ces derniers ont toujours le droit de refuser une inspection, au risque d'être poursuivis mais en pareil cas le tribunal devra se prononcer quant aux motifs raisonnables invoqués par l'inspecteur. En outre, les représentants de l'industrie peuvent, eux aussi, prendre des mesures administratives par l'intermédiaire du Parlement à l'encontre des inspecteurs qui n'agissent pas de façon satisfaisante.

**M. McDermid:** L'article 17 à la page 14 confère à la Couronne le droit de recouvrer les frais de nettoyage sans que l'on ait pu prouver que la faute ou la négligence de certaines personnes aient pu causer ou contribuer à l'accident. Certains prétendent que cet article va à l'encontre des principes du droit à un procès équitable. Qu'en pensez-vous?

**M. Ellison:** M. Shaffer a rédigé ce projet de loi et je vais lui demander de vous répondre. Cependant, le projet de loi ne parle pas des frais de nettoyage mais seulement des frais entraînés par les mesures d'urgence prises pour protéger le public. Les activités de nettoyage ne sont pas considérées comme des mesures d'urgence aux termes de cet article.

**M. McDermid:** Puis-je me permettre d'intervenir, monsieur le président? Lorsque nous parlons de nettoyage, est-ce que nous voulons parler de la terre polluée qu'on est en train de transporter à Caledon? Il s'agit bien de nettoyage, mais la situation constitue néanmoins un danger n'est-ce pas? C'est bien pour cela que l'on nettoie.

**M. Ellison:** Monsieur le président, nous avons essayé d'établir une distinction entre une loi qui vise à assurer la sécurité des transports et une loi qui vise à protéger l'environnement.



## [Texte]

suggest, on the Mississauga incident the powers of an inspector, and it may be one inspector of a provincial government, for example, with respect to Mississauga under this proposed act, did cease when the fires were out and the chlorine tank car was either parked or emptied, for the cleanup, for the neutralization of the caustic soda that was spilled in the area, we would intend that the inspector would then move to the appropriate environmental legislation and not act under this proposed act. This is why the amendments to this bill from Bill C-17 stressed emergency measures.

• 1055

**Mr. McDermid:** So what you are saying is that the cleanup now comes under the Ontario Ministry of the Environment and not, in fact, under the Ministry of Transport.

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, that is correct for Mississauga; for another incident, it may be the Federal Fisheries Act or the Ocean Dumping Control legislation or some other environmental legislation.

**Mr. McDermid:** Right.

**The Chairman:** Mr. B. Shaffer of Justice.

**Mr. B. Shaffer (Department of Justice):** Thank you, Mr. Chairman. On your general question of provisions for recovery of costs and expenses, there are some provisions in other statutes of Canada that do provide for the recovery of costs and expenses by Her Majesty in right of Canada, such as under the Canada Shipping Act where, I believe, fault or negligence is not in question. In this particular provision the recovery by Her Majesty for the costs of taking reasonable emergency measures in the event of a spill, is from persons who, through their fault or negligence or that of others for whom they are legally responsible, caused or contributed to the causation of the spill. That is in Clause 17(1) and in this respect, I think it is true to say that the liability is based on fault or negligence. It is true there is a presumption in the very next proposed subsection, Clause 17(2), that where a person is the owner or the carrier has the charge, management or control, there is a presumption that he is at fault or negligence unless he affirmatively proves that he complied with the proposed act and the regulations.

Although there is a presumption of fault in the case of persons who own or carry the dangerous goods, they can establish compliance with the proposed act and thereby avoid liability. The idea there, I think, is that persons who cause the movement of dangerous goods through the system and are doing so for profit ought to, at least, assume the risk that their activities naturally entail in the event of spill unless they show that they did everything possible to comply with the proposed act and the regulations. So I do not think this provision is as stringent, in terms of fault or absence of fault, as some other provisions.

**The Chairman:** One final . . .

**Mr. McDermid:** You will have to pardon me, Mr. Chairman, but it is easier for us to relate it to the Mississauga incident when we are discussing this bill, and I know that it is

## [Traduction]

Dans le cas de l'accident de Mississauga et aux termes de cette nouvelle loi, les pouvoirs de l'inspecteur, et il se peut qu'il s'agisse d'un inspecteur provincial, ont pris fin lorsque l'incendie a été maîtrisé et que le wagon contenant du chlore a été immobilisé ou vidé pour les opérations de nettoyage, c'est-à-dire de neutralisation de la soude caustique renversée à cet endroit. À partir de ce moment-là, il s'agit d'appliquer la loi appropriée relative à l'environnement. C'est la raison pour laquelle ce nouveau projet de loi souligne l'importance des mesures d'urgence, à la différence de l'ancien Bill C-17.

**M. McDermid:** Voulez-vous dire que les opérations de nettoyage relèvent du ministre ontarien de l'Environnement et non pas du ministre des Transports?

**M. Ellison:** Monsieur le président, c'est vrai dans le cas de Mississauga, mais il peut s'agir de n'importe quelle loi relative à l'environnement comme par exemple la Loi fédérale sur les pêches, la Loi sur l'immersion de déchets en mer, etc.

**M. McDermid:** D'accord.

**Le président:** Monsieur B. Shaffer, du ministère de la Justice.

**M. B. Shaffer (ministère de la Justice):** Merci, monsieur le président. En ce qui concerne les dispositions de recouvrement des frais et dépens, il existe d'autres statuts fédéraux, comme par exemple la Loi sur la marine marchande du Canada qui prévoit le recouvrement des frais et dépens par Sa Majesté du chef du Canada, sans qu'il soit question de faute ou de négligence. Dans un cas de déversement de produits dangereux, Sa Majesté du chef du Canada pourra recouvrer les frais et dépens entraînés par les mesures d'urgence, auprès des personnes qui, par leur faute ou leur négligence ou par celle des personnes dont elles sont légalement responsables, ont causé ou contribué à causer le déversement en question. Il s'agit de l'article 17(1), et dans ce contexte, il est juste que la responsabilité soit assumée par la personne coupable de faute ou de négligence. Il est vrai que le paragraphe suivant, c'est-à-dire l'article 17(2) contient une présomption: la personne qui était propriétaire ou responsable de ces produits, est présumée coupable de faute ou de négligence, sauf s'il est établi qu'elle a respecté la présente loi et ses règlements.

Même si la personne qui avait la propriété ou la responsabilité des marchandises dangereuses est présumée coupable, elle peut éluder sa responsabilité en établissant qu'elle a respecté la présente loi. Si j'ai bien compris, cet article signifie que les personnes qui assurent le transport de marchandises dangereuses dans un but lucratif devraient assumer les risques qui sont naturellement associés à leurs activités, sauf si elles peuvent établir qu'elles ont fait ce qu'il fallait pour respecter la présente loi et ses règlements. Cette disposition me semble donc moins sévère que d'autres en ce qui concerne la présomption ou l'absence de faute.

**Le président:** Une dernière . . .

**M. McDermid:** Vous m'excuserez, monsieur le président, mais il est inévitable que nous soulevions l'accident de Mississauga lorsque nous parlons de ce projet de loi. Il est difficile de

[Text]

very difficult to comment on fault in that particular case because that hopefully is what Justice Grange will find in his hearings. We hear about emergency expenses and I wonder what that would come under. For example, the fire department is there to protect in fire; what about the overtime that they had to put in, et cetera, et cetera? That is what they are there for. Would that be considered an emergency expense?

Let me continue because I have just one question. The cost of the ambulances taking people from the hospitals, I would imagine, would come under that type of thing. But the police and the overtime that they had to put in, would that be considered an expense? They are there to protect the public.

**The Chairman:** Mr. Ellison.

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, a short answer to that would be yes but it would be up to the discretion of the judge who is deciding upon Her Majesty's endeavour to recover the cost to determine whether or not these were in fact reasonable. There are two tests here. One is that Her Majesty must be able to prove that the costs incurred were in fact reasonable in the light of the emergency. The court may decide that the firemen were and the police were not.

• 1100

**Mr. Shaffer:** Just to add to that, Mr. Chairman, we tightened up that recovery provision considerably. The first thing Her Majesty would have to prove is that there are emergency measures. If it is in a point of time or in a point of occurrence that is removed from the emergency, she may fail right there. But she has to prove that they are emergency measures requested or authorized under the section on spills and, secondly, that they are reasonable and that the costs are reasonably incurred in the circumstances. That is a question that is hard to determine if he gives specific examples, but the judge has a discretion in looking at the over-all occurrence and in determining what is connected reasonably to an emergency situation and, secondly, what is a reasonable amount or level of expenditure.

**Mr. McDermid:** Okay. Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, would you permit a supplementary?

**The Chairman:** Yes, certainly. We always permit a supplementary.

**Mr. Benjamin:** In the case of this recovery of costs for emergency, what about steps that are taken that are in effect precautionary because of the emergency? Thousands of people are moved away in case something else explodes or some other subsequent event occurs. Those could be considered precautionary, but they are taken in the event because of the emergency. How does that fit in with the provisions of this section?

**The Chairman:** Mr. Shaffer.

**Mr. Shaffer:** Mr. Chairman, again it is difficult to predict exactly how a court would look at that. But on the wording of the bill itself, under proposed subsection 16(2) there is a mandate on the inspector, there is a mandate on a person to

[Translation]

nous prononcer sur la faute commise dans ce cas particulier mais nous espérons que le juge Grange pourra se prononcer à la fin de son enquête. On nous a parlé des frais entraînés par les mesures d'urgence et je voudrais savoir exactement de quoi il s'agit. Par exemple, les pompiers ont pour fonction de lutter contre l'incendie, mais que faites-vous des heures supplémentaires où ils ont dû travailler, etc.? Ils n'ont fait que leur devoir. Considérez-vous que ces frais soient entraînés par les mesures d'urgence?

Laissez-moi continuer, il ne reste qu'une question. J'imagine que c'est la même chose pour les ambulanciers. Et des heures supplémentaires des policiers? Les policiers sont chargés de protéger le public.

**Le président:** Monsieur Ellison.

**M. Ellison:** En effet, monsieur le président, mais il appartiendra au juge de décider si ces frais devraient être recouvrés par Sa Majesté. On prévoit deux critères. Le premier c'est que Sa Majesté soit capable de prouver que les frais étaient raisonnables étant donné l'urgence de la situation. Le tribunal peut décider que les pompiers l'étaient mais les policiers non.

**M. Shaffer:** Nous avons durci considérablement la disposition prévoyant le recouvrement. Sa Majesté doit d'abord prouver qu'il s'agissait de mesures d'urgence. Si c'est à un moment ou dans des circonstances où il n'y a pas d'urgence, elle perdra sa cause. Elle doit prouver que les mesures d'urgence étaient requises ou justifiées aux termes de l'article régissant les déversements, et en outre que les mesures étaient raisonnables et les coûts également. La question est difficile à trancher si on donne des exemples précis, mais le juge a la liberté de tenir compte de l'ensemble de l'incident pour décider si c'est relié plus ou moins directement à la situation urgente et aussi si le montant des dépenses est raisonnable.

**M. McDermid:** Très bien, merci monsieur le président.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, m'autoriseriez-vous à poser une question supplémentaire?

**Le président:** Certainement, nous les autorisons toujours.

**M. Benjamin:** Pour ce qui est du recouvrement des frais d'un cas urgent, qu'advient-il des mesures de précaution prises justement en raison de cette urgence? Des milliers de personnes sont parfois évacuées au cas où une explosion ou un autre accident grave pourrait se produire. Est-ce que ce serait considéré comme des mesures de précaution découlant d'une crise? Est-ce que c'est prévu par l'article?

**Le président:** Monsieur Shaffer.

**M. Shaffer:** Encore une fois, il est difficile de prédire comment un tribunal envisagera la cause. Le libellé du projet de loi, d'après le paragraphe 2 de l'article 16, dispose que la personne tenue de présenter un rapport doit ensuite prendre les



[Texte]

make a report and then to take reasonable emergency measures that are consistent with public safety to prevent a discharge, emission or escape and to repair or remedy any condition or reduce or mitigate any damage to or destruction of life, health and property that results or may reasonably and probably be expected to result. I think those words would include the example you give.

**The Chairman:** Mr. Campbell.

**Mr. Campbell (LaSalle):** Thank you, Mr. Chairman.

Have there been any analyses with regard to the costs that will be involved to all the participants that handle the dangerous goods such as railroads, road transport, marine, air? Certainly once the bill goes through and the regulations are implemented, all these companies and agencies will have imposed some kinds of new criteria with regard to their modes of transportation. I would assume that there must be some kind of analysis to say what kind of imposition this will have in regard to these people.

**The Chairman:** Mr. Ellison.

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, very briefly to that, the essential exercise has been to draw up and examine the existing regulations and to take the most appropriate one and pass it into other areas. So in essence a lot of the regulations would probably not have an economic impact since industry is already complying. However, there will be some adjustment in where those cost burdens fall. We are attempting to look at that and I have already offered to submit to the Standing Committee initial statements on the qualitative nature of the economic impacts.

• 1105

**Mr. Campbell (LaSalle):** We have asked before and Mississauga, for instance, has been mentioned several times at this and other meetings. The fire director and mayor of that municipality said that there certainly could have been mass confusion in regard to the large number of agencies that had certain jurisdictions in respect of that mishap. This seems to add another agency and perhaps additional confusion. Luckily, in that disaster everybody co-operated. It might not always be the case where one will go along with the other's jurisdiction. I cannot understand why Transport Canada cannot tell us who will be the immediately responsible body in regard to this new legislation. There are certainly a number of provincial jurisdictions. There is at the moment a number of federal jurisdictions, there is municipal jurisdiction and there are other agencies involved. As my colleague asked, why not combine all these, look at the other regulations, abandon them, and focus our efforts into one particular agency that will be totally responsible for all the handling of dangerous goods in the country?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, the question can be divided into two parts. One part is the question of who would have jurisdiction at the scene of the accident. Emergency response has been traditionally, and I suspect will always remain, a provincial

[Traduction]

mesures d'urgence compatibles avec la sécurité publique afin d'éviter que ne se produisent des émissions, des fuites ou des pertes ou alors d'y remédier ou encore de limiter les dégâts réels ou éventuels. Je crois que cette disposition régit bel et bien l'exemple que vous nous avez donné.

**Le président:** Monsieur Campbell.

**M. Campbell (LaSalle):** Merci, monsieur le président.

A-t-on fait des analyses des coûts qu'assumeraient tous ceux qui ont participé au transport des produits dangereux, à savoir les compagnies de chemin de fer, de transport routier, maritime ou aérien? Une fois le projet de loi adopté et tous les règlements en place, toutes ces sociétés et entreprises devront se donner des critères différents pour leurs moyens de transport particuliers. On a certainement dû faire une analyse de ce que cela entraînera pour tous ces gens.

**Le président:** Monsieur Ellison.

**M. Ellison:** En quelques mots, monsieur le président, on a examiné les règlements actuellement en vigueur et on a retenu les plus appropriés et on les applique à des secteurs différents. Donc, en fait, la plupart des règlements n'auront pas de répercussion économique puisque les entreprises doivent déjà les respecter. Toutefois, on prévoit des rajustements pour ceux qui devront payer certains frais. Nous étudions la question et j'ai déjà offert au comité permanent de déposer les premiers rapports sur l'incidence économique.

**M. Campbell (LaSalle):** Nous l'avons déjà demandé, et dans le cas de l'accident de Mississauga, on en a parlé à plusieurs reprises. Le directeur du service des incendies et le maire de la municipalité ont tous dit que c'était le chaos le plus total étant donné le grand nombre d'organismes qui avaient certaines responsabilités face à l'accident et à ses conséquences. Vous ajoutez donc un organisme de plus, ce qui ne fera rien pour démêler la situation, bien au contraire. Heureusement que pendant l'accident même, tout le monde a fait preuve de collaboration. Ce ne sera peut-être pas toujours le cas. Il se peut qu'on craigne l'intervention d'un autre dans son domaine de compétence. Je ne comprends pas pourquoi Transport Canada ne peut pas nous annoncer tout de suite quel sera l'organisme responsable d'après cette nouvelle loi. Il y a déjà plusieurs organismes provinciaux et aussi plusieurs organismes fédéraux, municipaux et autres. Comme l'a demandé mon collègue, pourquoi ne pas rassembler tous ces organismes, rédiger d'autres règlements, abandonner les inutiles et regrouper toutes nos forces dans un organisme central qui aura l'entière responsabilité du transport de tous les produits dangereux au pays?

**M. Ellison:** La question présente deux volets. Le premier, c'est de déterminer qui aurait compétence sur les lieux d'un accident. Traditionnellement, et presque immuablement, les cas d'urgence ont toujours été du ressort des gouvernements

**[Text]**

responsibility and this is why we do have provincial emergency measures organizations. There is in each province an established plan as to who takes control of an accident involving something of a Mississauga eventuality, and that may be the police force in one province or it may be the fire marshal or the fire chief in another. We cannot interfere at the federal level, I do not think, with that kind of internal arrangement. Our hope is that through the province we may be able to reach those municipal officials, in some cases, and have them appointed as inspectors under this proposed act so that they do in fact have a central control to respond to and control an emergency.

The other part of the question is whether or not we should not amend this bill to make it very clear that there are no other pieces of conflicting legislation. This has already been questioned and it would be up to the Committee to decide whether or not you would like to consequentially amend other pieces of legislation through this bill to focus the regulation-making and inspection control.

**Mr. Campbell (LaSalle):** Have you any amendments in mind that would rectify that situation, because every province could legislate differently and even a municipality could, depending on their Charter? If you arrive at the scene and no one knows who has superior jurisdiction over the particular incident, it can be very serious. It is like putting the cart before the horse. Has the government considered bringing forth additional amendments to rectify the situation in regard to jurisdiction in a particular incident?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, there are two levels of this. There is control over federal legislation, which is one thing that can be addressed directly. Obviously, federal legislation cannot amend provincial legislation, but by its existence I think it can pre-empt. Is that the word to use, Mr. Shaffer?

**Mr. Shaffer:** Yes, I think it would serve.

**Mr. Campbell (LaSalle):** It is like in our own federal agencies. There are certain regulations that stipulate that the Coast Guard, for instance, has a certain jurisdiction up to a point then, depending on the disaster, DND takes over, and that is only within the federal jurisdiction. What happens when you have two or three other jurisdictions involved in a particular incident? God only knows, there was confusion, mass confusion in regard to the sinking of the *Carson*, for instance. Luckily, there were no lives lost but there certainly could have been because of the long delay in getting organized and getting to the scene. We were fortunate at Mississauga, but there certainly are going to be other incidents.

Let alone, as I said, the other jurisdictions, there must be 10 other jurisdictions federally that have imposition on a particular incident. Why not study those first and say, listen, we are going to abolish all those and have a certain body which as soon as there is an incident will have total jurisdiction and will direct the operations because we figure we have the most qualified people, in accordance with what you said at the last meeting?

**[Translation]**

provinciaux et c'est pourquoi il y a des organisations des mesures d'urgence provinciales. Chaque province a un plan d'action précisant qui prend la situation en main lorsqu'un accident comme celui de Mississauga se produit. Une province peut désigner la police, une autre le service des incendies. Le gouvernement fédéral ne peut pas intervenir. Nous espérons arriver à rejoindre des agents municipaux par l'entremise des gouvernements provinciaux afin de les faire nommer inspecteurs conformément à ce projet de loi. Ainsi, ils auraient le pouvoir central voulu pour agir en cas d'urgence.

Quant au second volet de votre question, il s'agit de savoir si nous devons modifier le projet de loi ou non afin d'être certains de l'absence de toute autre loi contradictoire. On a déjà contesté cette affirmation et c'est au Comité de décider s'il préfère modifier les autres lois par le biais de ce projet de loi-ci pour bien regrouper le pouvoir de réglementation et d'inspection.

**M. Campbell (La Salle):** Est-ce que des amendements permettant de corriger la situation vous viennent à l'esprit, car les gouvernements provinciaux risquent d'adopter des lois différentes, comme le peuvent également les municipalités, suivant leur charte? Ce pourrait être catastrophique si, en arrivant sur les lieux d'un accident, on n'arrive pas à décider qui a compétence. C'est mettre la charrue devant les bœufs. Le gouvernement envisage-t-il de présenter d'autres modifications afin de préciser les niveaux de compétence sur les lieux d'un accident?

**M. Ellison:** D'une part, il y a le contrôle sur la législation fédérale qui nous permet d'agir directement. Evidemment, une loi fédérale ne peut pas modifier une législation provinciale mais elle peut l'annuler de par son existence même. Est-ce que je me trompe, monsieur Shaffer?

**M. Shaffer:** Non, elle pourrait avoir cet effet.

**M. Campbell (LaSalle):** C'est la même chose pour nos propres organismes fédéraux. Certains règlements disposent que, par exemple, la garde côtière a compétence jusqu'à une certaine limite au-delà de laquelle, par exemple en cas de désastre, le MDN prend les choses en main et quand on pense que c'est au sein même du domaine de compétence du gouvernement fédéral. Qu'arrive-t-il lorsque deux ou trois compétences territoriales différentes sont mêlées à un accident en particulier? Rappelez-vous la confusion qui a entouré le naufrage du *Carson*, par exemple. Heureusement, il n'y a pas eu de pertes de vie, mais il y aurait certainement pu en avoir à cause de l'énorme retard qu'il y a eu à s'organiser et à arriver sur les lieux. Nous avons eu de la chance à Mississauga, mais il y aura certainement d'autres accidents.

Sans parler des autres compétences, comme je l'ai dit, il doit y avoir au moins dix autres compétences fédérales qui peuvent s'imposer lors d'un accident précis. Pourquoi donc ne pas étudier celles-là d'abord pour peut-être toutes les abolir et tout confier à un organisme précis qui, lors d'un accident, aurait toute compétence en la matière et pourrait diriger les opérations de sauvetage parce qu'il emploierait les gens les plus compétents, ce qui irait dans le sens de ce que vous avez dit lors de la dernière réunion?



[Texte]

**The Chairman:** Mr. Shaffer.

**Mr. Shaffer:** Mr. Chairman, I think that would be nice if it could be achieved, if you could get a degree of co-operation and the co-ordination to have one emergency response mechanism for any given location or situation. But I do not think it is the attempt of this legislation to go beyond their own field or their own jurisdiction. Certainly, we do not want to pre-empt the rights of the provinces and the municipalities to have regulations or laws which they can pass within their own jurisdiction to deal with these. I think that on the administrative level a degree of co-ordination is very important, as you point out, but I do not think this type of legislation per se tries to achieve that, nor do I think we could force it under our own jurisdiction. This is a piece of legislation that is based, really, on the criminal law of power. It creates a criminal offence if you are handling or shipping other than in accordance with the prescribed safety regulations, and beyond that we really cannot and do not intend to go.

**Mr. Campbell (LaSalle):** That is fine with regard to the criminal in one province and not in the other? And if this legislation is superfluous, if you say you cannot determine at this moment, you really do not have any jurisdiction if you cannot regulate across the country. The provincial could overrule your particular type of jurisdiction in any province, so you are saying that in one area maybe the rail cars are safe but in another area they are not safe.

**Mr. Shaffer:** Mr. Chairman, I do not think it is a question of having our jurisdiction overruled. I think this act can be, and is intended to be, put in place across the country and multimodally, and under Clause 28 there is provision for agreement. Hopefully, Transport Canada will reach agreement with all the provinces concerned, but when it comes to enforcement in the field there has to be—and this bill foresees it—a degree of co-operation federally and provincially, without which I do not think you could have an adequate response mechanism. I cannot speak for Transport policy—but the idea in drafting this bill, as I understood it, was to provide some leadership, some co-ordination and some uniformity across the country, and to give a vehicle for that, which this bill is intended to do.

**Mr. Campbell (LaSalle):** My last question, Mr. Chairman, and just my own personal opinion. Mr. Ellison mentioned that there are extremely qualified inspectors in place at the moment, provincially or federally. In the bill it stipulates that the minister can appoint additional inspectors. I am just wondering if you expect there will be any conflict between the qualified inspector who has been appointed by the provincial government and criteria for the inspector who will be appointed by the federal government.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Shaffer.

**M. Shaffer:** Monsieur le président, je crois que ce serait parfait si on pouvait réaliser un tel objectif, si on pouvait obtenir assez de collaboration et de coordination pour qu'un organisme d'urgence unique puisse intervenir en tous lieux ou dans toutes situations données. Cependant, je ne crois pas que le présent projet de loi cherche à élargir les domaines de compétence. Nous ne voulons certainement pas enlever aux provinces et aux municipalités les droits qu'elles ont déjà en matière de réglementation ou de législation qu'elles peuvent adopter sur leur propre territoire en telle matière. Je crois que la coordination est très importante au niveau administratif, comme vous le soulignez, mais je ne crois pas que ce genre de lois, en elles-mêmes, cherchent à réaliser cela et je ne crois pas, non plus, que nous pourrions nous arroger ces compétences. Ce projet de loi est essentiellement fondé sur les pouvoirs accordés par le code pénal. Il crée une infraction de nature criminelle du moment où l'on manutentionne ou expédie une marchandise de façon autre que ce qui se trouve prescrit dans les règlements concernant la sécurité et nous n'entendons vraiment pas dépasser ce champ de compétence.

**M. Campbell (LaSalle):** C'est bien beau en ce qui concerne le code pénal, mais qui décide ce qui est crime dans une province et ne l'est pas dans une autre? Et si ce projet de loi est superflu, si vous dites que vous ne pouvez déterminer cela à l'heure actuelle, vous n'avez vraiment aucune compétence si vous ne pouvez imposer de règlements pour tout le pays. Les autorités provinciales pourraient donc annuler cette compétence fédérale dans leur province, ce qui signifie qu'un wagon de chemin de fer pourrait être sécuritaire dans une province sans l'être dans une autre.

**M. Shaffer:** Monsieur le président, je ne crois pas qu'il soit question de laisser les provinces empiéter sur notre compétence. Je crois que cette loi peut et doit être appliquée partout au pays, pour tous les modes de transport, et l'article 28 prévoit des mécanismes d'entente. Nous espérons, évidemment, que Transport Canada en viendra à un accord avec toutes les provinces, mais lorsqu'il s'agit de l'application de la loi dans des situations réelles, le projet de loi prévoit un certain degré de collaboration entre les gouvernements fédéral et provinciaux, collaboration sans laquelle il serait impossible d'assurer les mécanismes d'intervention adéquats. Ce n'est pas à moi de vous faire part des politiques en matière de transport, mais je crois que l'idée qui a présidé à la naissance du présent projet de loi, du moins d'après ce que j'ai compris, était d'assurer un certain «leadership», une certaine coordination et une certaine uniformité à travers le pays et d'assurer, donc, l'existence des moyens pour atteindre ces buts.

**M. Campbell (LaSalle):** Ma dernière question, monsieur le président, et mon opinion personnelle. M. Ellison a dit que nous avons déjà en poste des inspecteurs très compétents aux niveaux provincial et fédéral. Le projet de loi précise que le ministre pourra nommer d'autres inspecteurs. Je me demande si vous croyez qu'il pourrait y avoir conflit au niveau des critères de compétence pour les inspecteurs nommés par les gouvernements provinciaux par opposition aux critères imposés pour les inspecteurs nommés par le gouvernement fédéral.

[Text]

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, we were very careful in drafting the bill. We were guided, I would like to mention, by the opinion of industry that inspectors should first of all be appropriately qualified and trained, and that their certificate of designation as an inspector should state exactly where their regulatory authority prevails, and to the extent that a provincial fire marshal or a municipal fire-chief would be appointed under some administrative mechanism between the federal and provincial governments to administer this proposed, Act, their certificate of designation as an inspector would state very clearly where and how they may be able to use their powers as an inspector, not only in terms of inspection but of directing that certain things or requesting that certain things be done in an emergency.

By bringing these inspectors together—and we have already contemplated with the provinces establishing a committee to outline enforcement policy and procedures, that if, for example, member of the CTC was appointed inspector under the Act with respect to dangerous goods moving on the rail, and the firechief of Mississauga was appointed an inspector under the Act with respect to flammable materials, because that is his area of expertise—the two of them together would come to the scene of the accident and would agree jointly on what needs to be done. Of course, there is always the risk that you would have a shouting match between inspectors as to who will do what but, regrettably, I do not think any amount of legislative definition that would result would be acceptable politically.

**Mr. Campbell (LaSalle):** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Campbell.

I might mention, with respect to Mr. Ellison's last comment, and for those of you who want to do a little research, if you go back and read the Emergency Measures Organization report that followed the disaster in Windsor some years ago, you will find a very clear and very concise example of that. In any event, commonsense would always prevail, I am sure, under these circumstances.

I have Mr. Richardson and Mr. Turner.

**Mr. Richardson.**

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Mr. Chairman, as a new member working in a new committee on my first bill in respect to transport, I would like some information on hotbox detectors. Just what are these, where are they put, how do they function? Maybe some of my old railroader friends over there could tell me.

**The Chairman:** Mr. Richardson, I think I might comment that that is a rather technical question, and that perhaps Mr. Ellison or Mr. Cameron, to the level of their experience, might indicate to you outside what they are. And if they are not able to, I am sure Mr. Turner, our colleague, certainly could. So, I am sorry, Mr. Richardson, but that question is rather technical and it is . . .

[Translation]

**M. Ellison:** Monsieur le président, nous avons pris toutes les précautions possibles en rédigeant le texte du projet de loi. J'aimerais souligner que nous avons été guidés par l'opinion de l'industrie qui voulait que des inspecteurs soient d'abord compétents et bien formés et que leur certificat de compétence en tant qu'inspecteur mentionne précisément où leurs pouvoirs de réglementation ont préséance. Dans la mesure où c'est un directeur provincial des incendies un chef de pompier d'une ville qui est nommé par un mécanisme administratif des gouvernements fédéral et provincial pour appliquer ce projet de loi, le certificat de compétence de l'inspecteur énoncerait clairement où et comment les pouvoirs de l'inspecteur peuvent être utilisés non seulement pour l'inspection mais pour diriger certaines activités ou demander certaines choses lors d'une urgence.

En regroupant ces inspecteurs. . . Nous avons déjà avec les provinces prévu de créer un comité pour esquisser la politique et les procédures à suivre en cas d'accident: si, par exemple, un membre de la CCT était nommé inspecteur en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses par rail et si le chef de pompier de Mississauga était nommé inspecteur en vertu de la loi concernant les matériaux inflammables, parce qu'il est expert en la matière, les deux se rendraient sur la scène de l'accident et conjointement décideraient de ce qu'il faut faire. Il y a toujours évidemment le risque d'une engueulade entre les inspecteurs pour savoir qui sera responsable de quoi, mais malheureusement je ne crois pas que les définitions législatives, si nombreuses soient-elles, puissent rendre la chose politiquement acceptable.

**M. Campbell (LaSalle):** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Campbell.

Au sujet de la dernière remarque de M. Ellison, et pour ceux d'entre vous qui veulent faire un peu de recherche, si vous voulez lire le rapport concernant l'organisation des mesures d'urgence qui a été publié après le désastre de Windsor il y a quelques années, vous y verrez un exemple très clair et très précis de cela. De toute façon, je pense que le bon sens finit par triompher en ces circonstances.

J'ai encore les noms de MM. Richardson et Turner.

Monsieur Richardson.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Monsieur le président, en tant que nouveau député travaillant dans un nouveau comité et pour mon premier projet de loi concernant le transport, j'aimerais obtenir des renseignements concernant le détecteur de la surchauffe des essieux. Que sont ces détecteurs, où les place-t-on comment fonctionnent-ils? Peut-être que mes vieux amis des chemins de fer de l'autre côté pourraient me le dire.

**Le président:** Monsieur Richardson, je dois souligner que c'est là une question plutôt technique et que M. Ellison ou M. Cameron pourraient vous répondre étant donné leur expérience. S'ils ne le peuvent pas, je suis certain que M. Turner, notre collègue, le fera certainement. Excusez-moi, monsieur Richardson, mais cette question est plutôt d'ordre technique et c'est . . .



[Texte]

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** It is leading into another line of questioning, so perhaps, Mr. Ellison could answer.

**The Chairman:** All right. Mr. Ellison.

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, a hotbox detector is a device which senses, I think through infra-red rays, that an axle on a train has become overheated. The device is located immediately adjacent to the track and on sensing this overheated box, it signals to the train crew that they do have an overheated axle on the train and that they should stop the train.

There are various degrees of sophistication in these. Some of them send out a radio warning to the crew, others merely go to the next signal on the track down the line that would halt the train. Some of them can even identify which of the axles is in fact overheated.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Are these very expensive?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, I believe that the CTC would be able to answer that but I have heard the figure of \$70,000 installed, with the connections to the signalling devices as well.

• 1120

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** That is for one. How many would we need to serve the railroads in Canada, for instance?

**Mr. Ellison:** Again, Mr. Chairman, that is really beyond my scope, but I understand they would be located perhaps at 50-mile intervals or something of that nature.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** It might be cheaper to have inspectors. However, railroads are installing these, are they not?

**Mr. Ellison:** Yes, Mr. Chairman, I believe they are.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Have you any idea how far the program has progressed? That is, what percentage has been done and what is necessary to do as far as Canada is concerned?

**The Chairman:** Again, Mr. Richardson, I think we are getting into an area which perhaps the CTC and its officials could more properly respond to. Mr. Ellison, who has demonstrated a very vast and very flexible degree of knowledge in these areas, within those parameters might want to respond, but again, it is a technical question and an area Mr. Ellison would not be in except as it relates to other responsibilities we expect him to be aware of.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** What I was wondering, to begin with, was if the installation of these, which I did not realize were that expensive . . .

**The Chairman:** Nor did I.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** . . . would actually alleviate the necessity for, say, repressive legislation. Would we be able to do away with an army of inspectors? I think it might be cheaper to keep the army of inspectors, at that rate. It is hard to say. This is a matter for the CTC.

Maybe you would like to comment.

[Traduction]

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** C'est qu'elle m'amènerait à poser d'autres questions. Si M. Allison peut répondre, je l'apprécierais.

**Le président:** Très bien. Monsieur Ellison.

**M. Ellison:** Monsieur le président, le détecteur de surchauffe des coussinets d'essieux est un mécanisme qui décèle par rayon infrarouge si un essieu de train a surchauffé. Ce mécanisme est contigu à la voie et s'il décèle un essieu qui a surchauffé, il le signale au personnel du train qui immobilise alors le train.

Certains détecteurs envoient un message radio au personnel, d'autres envoient un message au prochain signal sur la voie afin qu'on arrête le train. Certains détecteurs peuvent même identifier les essieux qui ont surchauffé.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Ces détecteurs sont-ils très coûteux?

**M. Ellison:** Monsieur le président, je crois que la CCT pourrait mieux répondre que moi à cette question, mais j'ai entendu dire qu'un détecteur installé et raccordé au mécanisme de signalisation coûtait \$70,000.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Combien en faudrait-il pour l'ensemble des voies ferrées du Canada?

**M. Ellison:** Monsieur le président, cette question dépasse ma compétence, mais je crois qu'il faudrait en installer un tous les 50 milles.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Ce serait moins cher d'avoir des inspecteurs. Cependant, les sociétés ferroviaires sont en train de les installer, n'est-ce pas?

**M. Ellison:** Oui monsieur le président, je le crois.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Savez-vous où en est ce programme? Qu'est-ce qui a été fait et qu'est-ce qu'il reste à faire pour l'ensemble du Canada?

**Le président:** Monsieur Richardson, je pense que les membres de la CCT seraient mieux placés pour vous répondre. M. Ellison a révélé qu'il connaît ce domaine à fond mais il s'agit néanmoins d'une question technique à laquelle nous ne pouvons pas demander à M. Ellison de répondre, dans la mesure où elle ne concerne pas directement ses responsabilités.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Je n'avais pas réalisé que ces dispositifs coûtaient si cher . . .

**Le président:** Moi non plus.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Grâce à ces dispositifs, il ne sera peut-être plus nécessaire d'appliquer une loi répressive. Pourrions-nous nous dispenser des services des inspecteurs? A ce prix-là, il vaudrait peut-être mieux nous contenter de leurs services. Il est difficile d'en juger. C'est à la CCT d'en décider.

Avez-vous des remarques à faire?

## [Text]

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, a gratuitous remark, if I may: the use of hot-box detectors would probably be very useful since it would help prevent any derailment, not simply the derailment of a train that may be carrying dangerous goods. I do believe the Canadian National Railway is fairly well into the installation of hot-box detectors at crucial areas. Obviously the supply and resources needed to do this indicate you must put them at crucial areas first. But while they may help promote the inherent safety of the movement of the vehicle, the railway car over the railway track, this is a parallel to, say, the use of traffic signals on the highway system or highway road-side guards and barriers designed to maintain the vehicle on the highway rather than grooving the highway itself.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** We have to pay a price for safety, and what we should come at, I suppose, is the most efficient device, the most efficient way, at the least expense.

**M. Ellison:** Yes. Mr. Chairman, I do not think these will replace the need for inspectors. They will simply provide a reasonably automatic process of stopping certain types of accidents from happening. But derailments occur for other reasons.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** I do not think you will be able to answer this, but what percentage of dangerous goods is carried by railroad? Have you any idea?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, that is a very difficult question. It varies from commodity to commodity. The only thing I can say is the railways are probably a very significant carrier of dangerous goods, but then so is the shipping industry and so is the highway transport industry. For example, most gasoline is transported ultimately by highway truck to the gas station, but it is transported by rail, in many instances, from the refinery to a point where it is transferred to the truck.

The question . . . involving a number of my staff in a very interesting and complicated task to try to identify this. Most chlorine is transported by rail. Other products are transported essentially by highway.

• 1125

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** I just forget whether you mentioned this or not, but what progress has been made to date and how much more time in months or years is required for the completion of the installation of hot boxes, detectors, hot-box detectors? Have you any idea?

**Mr. Ellison:** I cannot answer that at all.

**Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** You have been very helpful. Thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Richardson. I again just repeat sometimes how astonished I am at Mr. Ellison's breadth of knowledge, particularly in areas that are not directly associated with it. Mr. Turner, please.

**Mr. Turner:** Mr. Chairman, Mr. Ellison, the Minister has said—you said he did not have the authority to issue orders under the present act. Is that right?

## [Translation]

**M. Ellison:** Monsieur le président, j'aimerais faire une remarque gratuite, si je puis dire: l'utilisation de détecteurs d'échauffement des coussinets permettrait de prévenir n'importe quel déraillement, et pas seulement le déraillement d'un train transportant des marchandises dangereuses. Je crois que la société CN a commencé d'installer des détecteurs d'échauffement des coussinets aux endroits les plus critiques. Compte tenu des coûts et des ressources nécessaires, les endroits critiques auront priorité. Bien que ces dispositifs assureront la sécurité du transport, c'est-à-dire du déplacement du wagon sur la voie; cela sera l'équivalent d'installer des panneaux de signalisation, le long des routes, plutôt que de rendre la surface de la route plus sûre.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** La sécurité coûte cher, mais nous devons trouver le moyen le plus efficace et le moins coûteux de l'assurer.

**M. Ellison:** Oui, monsieur le président. Je ne pense pas que nous puissions nous passer des inspecteurs. Ces dispositifs permettront d'éviter de façon automatique certains types d'accidents. Mais les trains peuvent dérailler pour d'autres raisons.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Pourriez-vous nous dire quel est le pourcentage de marchandises dangereuses qui sont transportées par voie ferrée? Avez-vous une idée?

**M. Ellison:** Monsieur le président, c'est une question très difficile. Cela varie selon les produits. Il est vrai qu'un volume important de marchandises dangereuses est transporté par voie ferrée, mais il ne faut pas oublier le transport par bateau et par camion. Par exemple, l'essence est généralement transporté par camion jusqu'à la station service, mais elle est très souvent transportée par voie ferrée depuis la raffinerie jusqu'au lieu de chargement des camions.

Plusieurs de mes collaborateurs s'efforcent de répondre à cette question, mais c'est un travail complexe. Le chlore est essentiellement transporté par voie ferrée. D'autres marchandises sont essentiellement acheminées par camions.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Je ne sais pas si vous avez répondu à cette question, mais j'aimerais savoir combien de mois ou d'années il faudra pour installer dans l'ensemble du Canada des détecteurs d'échauffement des coussinets.

**M. Ellison:** Je ne peux pas vous répondre.

**M. Richardson (Humboldt-Lake Centre):** Vos réponses ont été très utiles. Merci beaucoup. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Richardson. J'aimerais répéter combien je suis surpris de l'étendue des connaissances de M. Ellison, dans des domaines qui ne sont pas directement liés aux questions que nous étudions. Monsieur Turner, s'il vous plaît.

**M. Turner:** Monsieur le président, monsieur Ellison, vous avez dit que la présente loi n'autorise pas le ministre à émettre des ordonnances. Est-ce exact?



[Texte]

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, I said that the Minister's authority to issue orders is perhaps not clear. There has been the question raised of Section 100 of the Railway Act, that the Minister may ask the commission to do certain things with respect to a railway that has received a subsidy in its construction. Since many of these railway lines go back almost 100 years and they have gone through changes of ownership, it would be very difficult to know, again, what the Minister could order under that section as something to be done.

**Mr. Turner:** Mr. Ellison, is it true that the current legislation provided for under Sections 288 and 289 of the Railway Act establishes guidelines to minimize the risk of hazardous material transportation?

**Mr. Ellison:** I am sorry, Mr. Chairman, I am not familiar with those sections of the Railway Act.

**Mr. Turner:** Do you know who is supposed to enforce these guidelines now, your department or the CTC?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, I believe that would be the Canadian Transport Commission.

**Mr. Turner:** Are you aware of a statement by the Canadian Association of Fire Chiefs' November bulletin Dialogue:

However it is felt that in some cases these guidelines are not being adhered to now.

Why would the association at their convention make statements like that if they are not aware of some problems in this nation?

**Mr. Ellison:** Again, Mr. Chairman, I am generally aware of what the Canadian Association of Fire Chiefs is saying. I was not aware of that one in particular and I think the CTC should provide an answer to it.

**Mr. Turner:** We tell the members of this Committee, if anyone knows or can document any violations of Sections 288 and 289 of the Railway Act for the years 1976, 1977, 1978 and 1979, and how can you enforce sections of the act now without having past records?

**The Chairman:** Mr. Turner, with all due respect, I think we are getting into an area of very legitimate and very proper questions, but I am afraid we are putting them to the wrong witnesses. It is our hope that the CTC, if they do not volunteer to come, can be forcibly invited to appear in front of us at some point in our proceedings. I think those questions would be more properly put to officials of the CTC, because they are very relevant and very pertinent.

**Mr. Turner:** Mr. Ellison, does your department or the CTC issue any standard instructions to the railways, to the trucking companies, when they build new cars and new trucks, on how the inside portion of the tank or the outside portion is supposed to be built?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, the Canadian Transport Commission's standards commodity regulations do indirectly or directly govern the construction of railway tank cars. The construction of transport vehicles for the highway mode are not subject generally to construction standards except in certain particular instances. These involve all vehicles operating

[Traduction]

**M. Ellison:** Monsieur le président, j'ai dit que le pouvoir du ministre d'émettre des ordonnances n'était pas très clair. Cette question a été posée au chapitre 100 de la Loi sur les chemins de fer: le ministre peut-il demander à la commission de prendre des mesures relativement à un chemin de fer dont la construction a été subventionnée? Étant donné que la construction de la plupart des voies ferrées remonte à environ 100 ans et que celles-ci ont changé plusieurs fois de propriétaires, il est difficile de savoir si le ministre peut émettre des ordonnances en vertu de cet article.

**M. Turner:** Monsieur Ellison, est-il vrai que les articles 288 et 289 de la Loi sur les chemins de fer contiennent des directives visant à minimiser les risques associés au transport de produits dangereux?

**M. Ellison:** Je m'excuse, monsieur le président, mais je connais mal ces articles de la Loi sur les chemins de fer.

**M. Turner:** Savez-vous qui est responsable de l'exécution de ces directives, votre ministère ou la CCT?

**M. Ellison:** Monsieur le président, je présume que c'est la Commission canadienne des transports.

**M. Turner:** Avez-vous pris connaissance du bulletin de novembre de l'Association canadienne des chefs de pompier, où il est déclaré:

Cependant, ces directives ne sont pas toujours suivies.

Les pompiers feraient-ils de telles déclarations au cours du congrès de leur association s'ils n'étaient pas au courant de certains problèmes?

**M. Ellison:** Monsieur le président, je suis en général au courant des déclarations de l'Association canadienne des chefs de pompier. Je ne crois pas avoir lu ce bulletin et la CCT pourrait peut-être vous répondre.

**M. Turner:** Pourrions-nous obtenir des détails sur les infractions commises pendant les années 1976, 1977, 1978 et 1979 aux termes des articles 288 et 289 de la Loi sur les chemins de fer? Comment pouvez-vous appliquer ces articles de la loi si vous ne tenez pas de registres de ces infractions?

**Le président:** Monsieur Turner, il me semble que nous entrons, tout à fait avec raison, dans un domaine très important, mais je crains que nous ne nous adressions pas aux témoins appropriés. Nous espérons pouvoir inviter la CCT à comparaître devant notre Comité, si elle ne le demande pas d'elle-même. Je pense que vous feriez mieux de poser ces questions aux responsables de la CCT.

**M. Turner:** Monsieur Ellison, est-ce que votre ministère, ou la CCT, fait parvenir des instructions normalisées aux fabricants de wagons et de camions en ce qui concerne la construction de l'intérieur comme de l'extérieur des wagons?

**M. Ellison:** Monsieur le président, les règlements de la Commission canadienne des transports sur les normes de transport des denrées régissent directement ou indirectement la construction des wagons-citernes. Ce n'est pas le cas en ce qui concerne les véhicules de transport routier, à quelques exceptions près. Il s'agit de tous les véhicules qui transportent

[Text]

under compression, that is to say, containing a product which is either loaded or discharged under pressure or which has a vapour pressure of its own in excess of atmospheric. These regulations are under the provincial chief inspectors of pressure vessels. In a number of provinces, the transport of certain types of materials, such as flammables, are subject to construction standards for the tank shell and the equipment pertaining to it, such as valve safety devices, and most of these are founded upon the regulations in the United States of America under the Court of Federal Regulations Title 49.

• 1130

These regulations have been examined by engineering members of my staff and redrafted in Canadian terms. A number of loopholes in the existing specifications have been identified and they are now being circulated to the industry for comment and, ultimately, being prepared for promulgation under Bill C-25.

**Mr. Turner:** In the first nine months of 1979 there were 62 rail accidents compared to 40 in 1978 and 32 in 1975? Do you know, sir, how many cars carrying hazardous cargoes were involved in these wrecks? Can you get this information?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, all railway accidents have to be reported to the Railway Transport Commission of the CTC under the Railways Act and I am sure that they will be able to supply this Committee with those details.

**Mr. Turner:** Is chlorine poisonous?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, chlorine has characteristics which will lead to the death of anybody who is unfortunate enough to inhale it. The precise chemical means of causing that death is corrosion or oxidation. It would be popular to name it a poison but, in fact, its correct designation, I believe, would be a corrosive oxidizing gas.

**Mr. Turner:** Why is it only classified as nonflammable compressed gas in the regulations now?

**Mr. Lumley:** CTC rules.

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, I believe that the commission should answer that question.

**Mr. McDermid:** He asked that when they were here and they squirmed.

**Mr. Turner:** Can you tell me the total tonnage and gallonage of each hazardous cargo? Somebody must have these records. The railway companies know what they are hauling and they should be able to tell you. Surely the Department of Transport gets this information from the various railways in Canada.

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, again, the quantity and variety of products moving on the railways, I am sure, would be available to the CTC through the provisions of the Railways Act, which would enable them to ask the railways to provide this. We have only some loose information as to the quantity that is involved in transport.

[Translation]

des produits sous pression, c'est-à-dire dont la pression est supérieure à la pression atmosphérique. Ces règlements relèvent des inspecteurs en chef provinciaux responsables des récipients sous pression. Dans plusieurs provinces, le transport de certains matériaux, par exemple les matériaux inflammables, est assujéti aux normes régissant la construction de la coque des citernes et de tout l'équipement connexe, entre autres, les soupapes de sûreté. La plupart de ces normes découlent des règlements en vigueur aux États-Unis; il s'agit de la Court of Federal Regulations Title 49.

Ces règlements ont été étudiés par les ingénieurs qui font partie de mon personnel, et leur texte a été adapté pour le Canada. On a ainsi découvert quelques échappatoires, qu'on a notées et communiquées aux industries. Nous attendons leurs observations, puis nous promulguerons ces règlements en vertu du Bill C-25.

**M. Turner:** Au cours des neuf premiers mois de 1979, il y a eu 62 accidents ferroviaires, alors qu'il n'y en avait eu que 40 en 1978, et 32 en 1975. Savez-vous combien de wagons transportant des marchandises dangereuses ont été impliqués dans ces accidents? Disposez-vous de tels renseignements?

**M. Ellison:** Tous les accidents ferroviaires doivent être rapportés à la Commission des transports ferroviaires de la CCT, conformément à la Loi sur les chemins de fer. Je suis certain d'être en mesure de fournir ces détails au Comité.

**M. Turner:** La chlore est-il poison?

**M. Ellison:** Le chlore a certaines caractéristiques qui peuvent entraîner la mort de quiconque a le malheur de l'inhaler. La réaction chimique causant la mort est la corrosion ou l'oxydation. Les gens seraient fort heureux qu'on classe le chlore parmi les poisons, mais en fait, on doit plutôt le classer comme un gaz oxydant corrosif.

**M. Turner:** Pourquoi est-il classé tout simplement comme un gaz comprimé non inflammable dans les règlements?

**M. Lumley:** Ce sont les règles de la CCT.

**M. Ellison:** Je crois que vous devriez plutôt poser la question à la commission.

**M. McDermid:** Lorsqu'il a posé la question aux commissaires, l'autre jour, ils se sont crispés.

**M. Turner:** Pouvez-vous me donner le poids en tonnes et le volume en gallons des marchandises dangereuses transportées? On a certainement des chiffres quelque part, puisque les compagnies de chemins de fer savent pertinemment ce qu'elles transportent. Le ministère des Transports devrait pouvoir obtenir ces renseignements de diverses sociétés de chemins de fer du Canada.

**M. Ellison:** Monsieur le président, la quantité et la variété de produits transportés par voie ferrée doivent être connues de la CCT, étant donné les dispositions de la Loi sur les chemins de fer, qui lui permettent d'exiger de tels renseignements des sociétés. Nous n'avons que des bribes de renseignements quant à la quantité transportée.



*[Texte]*

**Mr. Turner:** Do you not think, sir, that the Department of Transport, now that you have this Bill C-25 before the Committee and before the House, should have this information? I understand there are 3,000 jumbo tankers assigned to propane and 100 tankers assigned to chlorine transportation in Canada. Is this correct? We should have these figures.

This is, supposedly, over and above what comes in from the United States.

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, the officers of my branch are endeavouring to find this information. However, there are some difficulties with it. We are working with Statistics Canada and we are working also with the various industrial associations which produce these products to get as precise a set of information as we can, not only on the production of these products but on their distribution.

Many of the products which are, in fact, produced do not enter the transport system. They are produced and used on site.

**Mr. Turner:** I am informed that nobody in Canada, neither the railways nor the CTC knows the tonnage or the gallonage totals of each hazardous cargo moved in Ontario or Canada. Nobody seems to know. It is a complete mystery until we have a wreck. Why?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, we do have that information on some products, but dangerous goods as a whole represent a vast array of individual products and mixtures, some of which have industrial purposes and others which have purposes related to public consumption. The opportunity of assembling all of this information is before us, but it is an exceedingly difficult task. We can provide you with some information with respect to certain commodities.

• 1135

**Mr. Turner:** In the old style rail cars they used to put brasses in. What does the old-style brass cost and how much does a rail car's roller bearing cost? Have you heard of these costs, in dollars and cents?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, I have no idea. My fund of knowledge does not extend to that.

**Mr. Turner:** Can you get that information, the number of cars that have to be replaced for roller bearings?

**The Chairman:** Mr. Turner, I have been somewhat lenient with you, I felt that the questions should be on the record, but, again, would just indicate that these are not properly questions that should be addressed by our witnesses.

Thank you, Mr. Turner.

That brings to an end our first round, unless there are any other members—I would then ask Mr. Lumley, on the second round.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, I would like to ask this of Mr. Cameron and Mr. Ellison: at the present time are dangerous products and passengers allowed on the same mode of transportation, for example, on airlines and buses?

*[Traduction]*

**M. Turner:** Maintenant que le Bill C-25 est devant le Comité et la Chambre, ne croyez-vous pas que le ministère des Transports devrait demander ces renseignements? Il semble que 3,000 citernes géantes soient réservées au transport du propane, et 100 citernes au transport du chlore, au Canada. Est-ce exact? Vous devriez disposer de ces renseignements.

Et c'est en plus de ce qu'on reçoit des États-Unis.

**M. Ellison:** Mes collaborateurs cherchent ces renseignements. Nous avons toutefois quelques problèmes car nous travaillons en collaboration avec Statistique Canada, et aussi avec les associations des diverses industries qui fabriquent ces produits. Nous essayons ainsi d'obtenir les renseignements les plus précieux possible, non seulement sur la production, mais aussi sur la distribution.

La plupart des produits ne sont en fait jamais dépassés, puisqu'ils sont utilisés sur les lieux mêmes de leur production.

**M. Turner:** On me dit que personne, au Canada, ni les sociétés de chemins de fer, ni la CCT, ne connaît le poids en tonnes ou le volume en gallons des marchandises dangereuses déplacées en Ontario, ou au Canada. C'était le plus grand mystère jusqu'à cet accident. Pourquoi?

**M. Ellison:** Nous avons des renseignements sur certains produits, mais toute une kyrielle de produits et de mixtures sont dangereux; certains sont utilisés à des fins industrielles, d'autres sont destinés au consommateur. Nous avons enfin l'occasion de regrouper tous ces renseignements, mais ce n'est pas une tâche facile. Nous pouvons vous fournir quelques données sur certains produits.

**M. Turner:** Les anciens wagons avaient des coussinets de cuivre. Combien coûtent-ils et combien coûtent les roulements à billes des wagons? Le savez-vous?

**M. Ellison:** Je n'en ai pas la moindre idée. Mon tiroir de connaissances ne comporte pas celle-là.

**M. Turner:** Est-ce que vous pouvez vous renseigner pour savoir à combien de wagons on doit installer de nouveaux roulements à billes?

**Le président:** Monsieur Turner, j'ai été très indulgent à votre égard, parce que certaines de vos questions, à mon avis, devaient être posées. Toutefois, je vous rappelle à nouveau que ce genre de questions ne s'adressent pas à nos témoins de ce matin.

Merci, monsieur Turner.

Nous terminons ainsi notre premier tour, à moins que d'autres députés... Je cède maintenant la parole à M. Lumley, pour un second tour.

**M. Lumley:** Monsieur le président, ma question s'adresse à M. Cameron et à M. Ellison. A l'heure actuelle, autorise-t-on le transport de produits dangereux et de passagers en même temps dans les avions, dans les autobus, etc?

[Text]

**Mr. Ellison:** Thank you, Mr. Chairman.

Yes, Mr. Lumley. It is permitted under the current regulations to allow dangerous commodities, or dangerous goods of certain types and in certain quantities, to be carried on means of transport that are also carrying passengers. For example, some radioactive materials can be carried, and have to be carried, by air; if properly packaged in the regulation container they do meet on passenger aircraft. Other commodities are prohibited from transport on passenger aircraft. Generally speaking, the practice is to limit the quantity, not only in an inner receptacle but in the quantity in the outer shipping box, that may go on a bus or an aircraft, for example. There are very few passenger trains that also carry freight.

**Mr. Lumley:** Do you plan any changes in regulations in this regard?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, the department is actively working through the International Civil Aviation Organization to reconsider, in many aspects, the carriage of dangerous goods on aircraft and we are also working with the provinces with respect to buses. I think there will be some toleration allowed with respect to some commodities and experience would suggest that others should be prohibited. So there will be changes in both ways.

**Mr. Lumley:** In your discussions with industry in the last couple of years, have they expressed a concern to you that the transportation of dangerous goods may be just too expensive? Have they approached you, for example, with a government-private sector all risk insurance program that might be implemented?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, I seem to recall that there was some discussion that may have involved industry with the establishment of a dangerous goods liability fund in much the same way there is one for the transport of petroleum products. There would be immense difficulties, though, in administering this because of the many thousands of individual companies who, somehow or another, get involved in the production or distribution of dangerous goods, ranging, of course, from companies such as Dow Chemicals of Canada Limited right down to a company that is importing photographic supplies. Also, of course, one would have to have the carrier involved in this, and, again, with respect to the highway industry, one is talking about many thousands of individual companies that, at one time or another, get involved in the distribution of these products.

• 1140

**Mr. Lumley:** Has industry indicated to you that—for example, I had some discussions with some people in industry that they just may not be able to afford to carry dangerous products. The risks involved from a disaster and the possible liability claims against the company would be prohibitive unless there is some kind of all-risk policy which government might participate in. Have they indicated that to you directly?

[Translation]

**M. Ellison:** Merci, monsieur le président.

Oui, monsieur Lumley. D'après les règlements en vigueur, il est permis de transporter des produits dangereux de certains types et en certaines quantités, en même temps que des passagers. Par exemple, on peut transporter certaines matières radioactives par avion de voyageurs, à condition que les substances soient emballées dans les conteneurs indiqués par les règlements. D'autres substances ne peuvent toutefois pas être placées à bord d'avions de voyageurs. Règle générale, on limite la quantité non seulement de la substance dans les réceptacles intérieurs, mais aussi la quantité de paquets dans le conteneur extérieur qui sera placé à bord d'un autobus ou d'un avion. Très peu de trains de voyageurs peuvent transporter du fret.

**M. Lumley:** Songez-vous à modifier les règlements?

**M. Ellison:** Le ministère est précisément en train d'étudier le transport de produits dangereux par avion avec l'Organisation de l'aviation civile internationale. Nous sommes en train de faire la même chose avec les gouvernements provinciaux pour ce qui est du transport par autobus. Il faut se montrer quelque peu tolérant et autoriser le transport de certains produits, même si l'expérience nous apprend que d'autres devraient être interdits.

**M. Lumley:** Depuis deux ans que vous discutez avec les entreprises, celles-ci ont-elles exprimé la crainte que le transport des produits dangereux pourrait coûter trop cher? Vous ont-elles, par exemple, proposé une assurance tous risques offerte conjointement par le gouvernement et le secteur privé?

**M. Ellison:** Je me souviens qu'on avait discuté de la possibilité de créer un régime d'assurance pour les produits dangereux, comme il en existe un pour le transport des produits pétroliers. Je ne me souviens pas si l'entreprise privée avait participé à la discussion. Il y a des obstacles incommensurables à l'application d'un tel régime, étant donné les quelques milliers de sociétés qui, d'une façon ou d'une autre, participent à la production ou à la distribution des produits dangereux. Elles vont des sociétés comme Dow Chemicals du Canada Limitée jusqu'aux sociétés comme celles qui importent des fournitures pour la photographie. Il faudrait en outre que le transporteur participe au régime d'assurance et, là encore, rien que pour le transport routier, plusieurs milliers de sociétés participent à l'un ou l'autre des stades de distribution des produits.

**Mr. Lumley:** Est-ce que ce secteur industriel ne vous a pas indiqué—à ce sujet, j'ai eu des discussions avec certains de leurs représentants—qu'il se pourrait fort bien qu'ils ne soient pas en mesure de supporter les frais découlant du transport de ces produits dangereux? Les risques résultant d'un désastre et des réclamations éventuelles dans le cas de la responsabilité auprès de la société, seraient prohibitifs à moins qu'on établisse quelque genre de police d'assurance du risque à laquelle le gouvernement pourrait participer. Est-ce qu'on vous a parlé directement de cette question?



[Texte]

**Mr. Ellison:** No, Mr. Chairman . . .

**Mr. Lumley:** When I say "you" I mean the department.

**Mr. Ellison:** Yes. No, I have not had that indication. Their preoccupation at this time has been with respect to the direct costs of complying with the regulations rather than the civil liability that they may entertain, being the owner of goods which were involved in a spill.

**Mr. Lumley:** And yet you took out the civil liability clause, if I recall, from the previous bill, C-17, and . . .

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, it is not within the field of federal jurisdiction to regulate civil liability. A clause of the previous bill was perhaps misnamed.

**Mr. Lumley:** Could I ask then, Mr. Chairman, what were the reasons that was taken out, from the counsel that is here?

**The Chairman:** Mr. Shaffer.

**Mr. Shaffer:** Mr. Chairman, the clause was redrafted and retitled to reflect its true intention, which is Recovery of Costs and Expenses reasonably incurred by Her Majesty. The previous title, Civil Liability, was removed as really giving a misleading impression of what the aim of the section was.

**Mr. Ellison:** I might add that the previous clause, which was 14, did contain the same provision as the present one does that nothing in this clause—I beg your pardon. It is now subclause of clause 17:

No civil remedy for any act or omission is suspended or affected by reason only that the act or omission is an offence under this Act . . .

This was put in to preserve absolutely the civil liability provisions which are under provincial jurisdiction.

**The Chairman:** That is rather a standard clause.

**Mr. Ellison:** Yes, it is.

**Mr. Lumley:** I wonder, Mr. Ellison, if you could advise us. What kinds of questions do you think we should be asking from the CTC, for example, and industry? I know this is a loaded question, obviously.

**The Chairman:** I noticed that.

**Mr. Lumley:** But here we are taking advantage of your expertise, I think.

**The Chairman:** I just plugged your gun.

**Mr. Lumley:** Mrs. Mitchell asked a question earlier and she said, are we going to have some special help in the Committee? Well, since we do not have any under the present reference, we will take advantage of the help that does exist within the department—yourself. You talked, for example, of perhaps wanting to consider amending other pieces of legislation where this piece of legislation would have pre-eminence over others in terms of transportation of dangerous goods.

What suggestions would you make to us in this regard?

**Mr. Ellison:** Mr. Chairman, I would rather not make any suggestions.

[Traduction]

**M. Ellison:** Non, monsieur le président . . .

**M. Lumley:** Lorsque j'ai dit: «Vous» je veux parler du ministère.

**M. Ellison:** D'accord. Je n'en ai pas entendu parler. Les entreprises de ce secteur s'inquiètent plus de ce que cela leur coûterait directement pour se conformer au règlement que de la responsabilité civile qu'elles assumeraient à titre de propriétaires des marchandises au cas où il y aurait déversement.

**M. Lumley:** Pourtant, vous avez supprimé cet article traitant de la responsabilité civile, dans le cas du précédent bill C-17, si je me souviens bien . . .

**M. Ellison:** Le gouvernement fédéral n'a pas compétence pour réglementer la responsabilité civile. Aussi, l'article du précédent bill avait peut-être été mal rédigé.

**M. Lumley:** Pouvez-vous me dire alors, quelles sont les raisons pour lesquelles votre conseiller qui est ici a supprimé cet article?

**Le président:** Monsieur Shaffer.

**M. Shaffer:** Cet article a été rerédigé et réintitulé afin de refléter son véritable objectif qui est le recouvrement des frais et dépens raisonnables auxquels à dû faire face sa Majesté. Le précédent titre, responsabilité civile, a été supprimé, car il donnait une fausse idée de l'objectif de l'article.

**M. Ellison:** J'ajoute que l'ancien article, qui était l'article 14, renfermait en fait la même stipulation que celui que nous avons à l'heure actuelle et que rien . . . je m'excuse, . . . il s'agit maintenant du paragraphe 5 de l'article 17 que je lis:

Le simple fait qu'un acte ou une omission constitue une infraction à la présente loi, ou entraîne la responsabilité prévue au présent article n'a aucun effet . . .

On voulait ici absolument conserver cette stipulation visant la responsabilité civile que relève de la compétence provinciale.

**Le président:** C'est un article tout à fait normal.

**M. Ellison:** Oui.

**M. Lumley:** Je me demande, monsieur Ellison, si vous pourriez nous conseiller à ce sujet. Quelles seraient les questions que nous devrions, à votre avis, poser aux sociétés par exemple, et aux entreprises de ce secteur industriel? Je sais que c'est une question piégée, bien sûr.

**Le président:** Je l'ai remarqué.

**M. Lumley:** Mais nous voulons profiter de votre compétence.

**Le président:** Je viens de boucher le canon de votre pistolet.

**M. Lumley:** Mme Mitchell voulait plutôt savoir si nous obtiendrions de l'aide spécialisée dans notre comité. Vu que nous n'avons personne dans le cadre de notre mandat actuel, nous allons profiter de l'aide qui nous vient du ministère, c'est-à-dire de votre aide. Vous avez indiqué qu'il faudrait peut-être songer à modifier d'autres lois au cas où cette loi que nous avons ici aurait la priorité dans le domaine du transport des produits dangereux.

Qu'est-ce que vous nous proposez de faire en ce sens?

**M. Ellison:** Je préfère ne rien proposer.

[Text]

**The Chairman:** You are quite free to consider that the firing pin has been removed from his gun.

I appreciate Mr. Lumley's question and I am sure all members do, but again I think I would have to remind you that that is a very difficult question for Mr. Ellison, and indeed for anybody. I am not even sure I would want to put that one even slightly to Mr. Cameron. I think there is opportunity for quiet and private conversation, and that would develop then.

**Mr. Benjamin:** We cannot ask him to do our homework in this room.

**The Chairman:** No. We might persuade him to seek a seat in the House of Commons and we would welcome him here in the Committee. It might resolve our problems.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, on the second round.

**Mr. Benjamin:** I have just one question, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Cameron if he could tell me—I am sure he is aware of Section 100 and Section 262 of the Railway Act, and particularly Section 262 says that the railway «shall», not may, supply suitable accommodation for the loading and transport from origin to destination, and unloading for all traffic offered.

• 1145

Section 100 also includes other provisions that provide legal authority over the railways—I am not aware of what exists for trucks or ships—but, in the instance of railways, I am wondering whether Mr. Cameron could tell me, since June 5 or since Mississauga, has the ministry or the Minister issued any directive or request to the CTC to enforce the provisions of the law that are already in place that would—we cannot prevent 100 per cent accidents occurring—direct enforcement of the sections of the law that are already there and have been for many years. It would, I submit, substantially reduce the risk of accident and reduce the number of accidents. Has there been any request or directive to the CTC to enforce the current law?

**Mr. Cameron:** Mr. Chairman, other than the request that the Minister made of the Canadian Transport Commission that Mr. Ellison referred to earlier, I think in response to one of your questions, Mr. Benjamin, I know of nothing.

**Mr. Benjamin:** Well I will take this up further with the Minister, Mr. Chairman. "Suitable accommodation" means, by definition in the present law, everything including tracks, hot box detectors, signal systems, speed limits, anything and everything in the transport of not only dangerous goods but everything else by rail, including people.

Okay, thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

[Translation]

**Le président:** Vous avez parfaitement le droit de vous assurer qu'on a enlevé le percuteur de son pistolet.

Je comprends la question de M. Lumley et je suis sûr que tous les membres du comité comprennent que M. Lumley veuille poser cette question, mais il serait très difficile pour M. Ellison d'y répondre. En fait, il serait très difficile pour n'importe qui d'y répondre, et je ne suis même pas sûr que j'oserais risquer de la poser à M. Cameron. Je crois qu'il faudrait en discuter en privé, et...

**M. Benjamin:** Nous ne pouvons pas lui demander de faire nos devoirs du soir dans cette pièce.

**Le président:** Non. Nous pourrions le persuader de chercher à se faire élire à la Chambre des communes et il serait alors certes le bienvenu au comité. Cela pourrait bien résoudre nos problèmes.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Benjamin, vous avez la parole pour cette dernière série de questions.

**M. Benjamin:** Je n'ai qu'une question à poser, monsieur le président. M. Cameron peut-il me dire... il sait sans doute que l'article 100, et surtout l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer, prévoit que la compagnie des chemins de fer «doit» fournir des installations convenables pour la réception et le chargement des marchandises du point de départ au point d'arrivée et de déchargement.

L'article 100 prévoit également certains pouvoirs juridiques à l'endroit des compagnies de chemins de fer. J'ignore quelle est la situation dans le cas des camions et des navires. Toutefois, pour en revenir aux chemins de fer, M. Cameron pourrait-il me dire si, depuis le 5 juin, depuis l'accident de Mississauga, le Ministère ou le Ministre ont envoyé à la CCT une directive lui enjoignant d'appliquer les dispositions qui existent déjà dans la loi depuis de nombreuses années. Nous ne pouvons pas empêcher tous les accidents, mais je crois bien que cela en réduirait l'éventualité et le nombre. A-t-on donc demandé à la CCT de mettre en vigueur les dispositions actuelles?

**M. Cameron:** Abstraction faite de la demande adressée par le Ministre à la Commission canadienne des transports, demande dont M. Ellison a parlé tout à l'heure en réponse à une de vos questions, je crois, je ne suis au courant d'aucune demande.

**M. Benjamin:** J'approfondirai cette question en présence du Ministre, monsieur le président. Dans la loi actuelle, on entend par «installations convenables» les voies, les détecteurs d'échauffement, les systèmes de signalisation, les panneaux indicateurs de limites de vitesse, bref tout ce qui a trait au transport ferroviaire, non seulement de produits dangereux, mais également de marchandises et de voyageurs.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin.



[Texte]

**Mr. McDermid:** Mr. Chairman, if I could just for half a moment bootleg in on that particular point.

**The Chairman:** Yes, Mr. McDermid.

**Mr. McDermid:** I think it is fair to state that the Minister has shown a great deal of concern, in fact, taking the matter away from the Canadian Transport Commission and giving it to Justice Grange for a completely independent hearing shows the great deal of concern that the Minister has and, in fact, that he hopes that recommendations do come out of there to help with the work of the CTC.

**The Chairman:** Thank you.

Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Just a question, Mr. Chairman. Have you had discussions with the Minister in terms of interim reports coming from the judicial inquiry? Will this Committee be kept advised of any interim reports or recommendations while we are discussing this bill?

**The Chairman:** No, I have not. I would think that would be an area completely within Justice Grange's jurisdiction as to whether he wanted to, at any point, issue, first of all, an interim report and, second, whether or not the content of that report would be confidential or public. This Committee could ask, I suppose properly, to be kept informally advised of any pertinent information which might flow from the procedures Justice Grange sets out for the work that he has been charged with.

I am searching my mind; I think at this point in time this is the best answer I can give. The direct response, of course, is that I shall make inquiries.

**Mr. Lumley:** It may be something the members of the Committee may want to consider. One of the reasons I raised it and raised with the Minister the fact that we do not want to rush this legislation through are because as a Committee we would look very silly if we passed it and two weeks after that there was, as I say, an interim report from his Honour recommending some changes in the legislation and we as a Committee have already passed it through.

**The Chairman:** I might indicate to the members of the Committee that I approach the coming hearing of witnesses and taking of evidence with some concern regarding matters which are properly in front of a qualified and competent court, and I have sought advice as to the manner in which I would handle or deal with questions that seem to be sub judice, out of our hands.

**Mr. Jupp:** Mr. Chairman, if I could just raise the point: I believe the terms of reference of Judge Grange's inquiry make provision for an interim report, and I think part of the function was that such a report might be of value to this Committee.

• 1150

**The Chairman:** I think it was a qualified part of the term of reference. I think it still lies within the competency of the court, of Mr. Justice Grange to decide, on the basis of the work he will be doing, whether or not in fact there was a public interest in submitting an interim report. I am quite

[Traduction]

**M. McDermid:** Monsieur le président, permettez-moi de glisser une petite observation à ce sujet.

**Le président:** Oui, monsieur McDermid.

**M. McDermid:** Je pense qu'il faudrait dire que le Ministre a montré combien ces questions lui tiennent à cœur en écartant la Commission canadienne des transports et en demandant au juge Grange de tenir une enquête complètement indépendante. En fait, cela prouve qu'il espère obtenir ainsi des recommandations qui aideront la CCT à accomplir son travail.

**Le président:** Merci.

Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Je voudrais poser une question, monsieur le président. Avez-vous parlé au Ministre de la présentation éventuelle par la Commission d'enquête judiciaire d'un rapport provisoire? Serons-nous mis au courant de tout rapport provisoire ou de toutes recommandations présentées pendant que nous discutons de ce projet de loi?

**Le président:** Je n'ai pas parlé de cela au Ministre. Je pense qu'il revient exclusivement au juge Grange de juger de l'opportunité, premièrement, de la parution d'un rapport provisoire et, deuxièmement, de la diffusion ou de la non-diffusion de ce rapport. Le Comité peut bien sûr demander d'être officiellement mis au courant de toute information découlant éventuellement des procédures adoptées par le juge Grange pour s'acquitter de son travail.

Je crois que c'est la meilleure réponse que je puisse vous fournir. Toutefois, pour répondre plus précisément à votre question, je vais me renseigner.

**M. Lumley:** Les membres du Comité pourraient peut-être examiner la question. Je l'ai soulevée et j'ai dit au Ministre que nous ne tenons pas à précipiter l'adoption de cette loi parce que je pense que nous aurions l'air d'une bande d'ahuris si, deux semaines après son adoption, il y avait un rapport du juge Grange qui recommanderait d'apporter des modifications à une loi que nous avons déjà adoptée.

**Le président:** Je tiens à signaler aux membres du Comité que j'envise avec une certaine inquiétude la convocation et l'interrogation de témoins alors que certaines questions dont nous traitons ont été renvoyées à un tribunal compétent. J'ai demandé conseil quant à la manière dont je devrais autoriser ou rejeter des questions qui semblent être *sub judice*.

**M. Jupp:** Monsieur le président, je crois que le mandat de la Commission d'enquête du juge Grange prévoit la présentation d'un rapport provisoire. On a pensé que ce rapport pourrait être utile au Comité.

**Le président:** Je pense qu'il s'agit là d'une partie du mandat qui est soumise à certaines conditions. Il revient encore au Juge Grange de voir, en fonction du travail qu'il doit accomplir, s'il est dans l'intérêt du public de publier un rapport provisoire. Je le sais très bien. Avons-nous toutefois le droit de

*[Text]*

aware of that. But whether we have the right to do other than ask to be kept advised—I am sure we will be through the newspapers.

**Mr. Lumley:** I just think it would be a good idea if we as a committee raised that with His Honour, that if he deems it in our interest he keep us advised, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I, once again, on your behalf, gentlemen, want to extend to Mr. Ellison and to Mr. Cameron our appreciation for their candidness and frankness this morning, and to just once more note the astonishment that I continue to have at Mr. Ellison's grasp of the details surrounding this.

Gentlemen, I would remind those concerned that there will be a steering committee meeting at 8:30 this evening in the government lobby.

This meeting is adjourned until 8 o'clock Monday, December 17, 1979, when we will deal with the Annual Report of the Canadian National Railways. The meeting will be in Room 112-N; that is, here where we are this morning.

Thank you very, very much.

*[Translation]*

demander autre chose que d'être tenus au courant? Je suis sûr que nous le serons par l'entremise des journaux.

**M. Lumley:** Je pense vraiment que ce serait une bonne idée de demander au Juge de tenir le Comité au courant de toute question qu'il jugerait importante.

**Le président:** En votre nom, messieurs, je tiens à remercier MM. Ellison et Cameron de leur honnêteté et de leur franchise ce matin. En outre, je tiens une fois de plus, à faire état de l'étonnement que je continue d'éprouver au vu de la connaissance approfondie qu'a M. Ellison de tous les détails de la question.

Messieurs, je rappelle aux intéressés qu'il y aura réunion du Comité à 20 h 30 dans l'antichambre du Gouvernement.

Nous nous retrouverons le lundi 17 décembre 1979, à 20 h. Nous traiterons alors du rapport annuel du Canadien National. La réunion aura lieu ici même, en la salle 112-N.

Merci infiniment.



## APPENDIX "T-2"

Bill C-25: Transportation of Dangerous Goods Act

Bill C-25: Transportation of Dangerous Goods Act has been strengthened and clarified in comparison with Bill C-17 by a major reorganization of the clauses as well as some important amendments so that the provisions now follow a more logical sequence.

1. Environment

Reference to the protection of the environment has been deleted from the long title of the Act and from certain sections dealing with powers of inspectors following an accident. The protection of the environment will often be a necessary consequence of the provisions of the Act and regulations. Reference to the environment remains in the Schedule in order to allow Transport to include environmentally hazardous substances in the preventative safety standards. This should enable the Environmental and the Transport agencies to assume appropriate complementary roles.

2. Application

The persons, circumstances and activities that are governed by the legislation are described at the outset, immediately following the interpretation clause, so that there can be no doubt as to when or to whom the provisions apply.

3. Offences

The major offences and the "ticketing" offences, which may be dealt with by inspectors on the spot, have been brought together under the same heading and the maximum fine that can be levied by an inspector subject to regulations has been increased to \$1,000. In addition, the distinction between offences committed by those who transport dangerous goods and those who handle them for transport has been eliminated to affirm the discretion of the courts in determining culpability. Altogether, these changes clarify the punitive provisions of the Bill; respond to the concerns expressed by industry that they might be unduly occupied in court cases for contraventions that they were willing to admit; and emphasize the equal responsibility placed on all parties involved in the transportation of dangerous goods, whether they be carriers, shippers, consignees or agents of any kind.

#### 4. Power of Inspectors

Wording has been inserted wherever appropriate to make it clear that inspectors appointed under the Act would at all times be required, in the exercise of their powers, whether during an emergency or during the course of routine inspections, to have reasonable and probable grounds for taking or directing measures to be taken to prevent an accident or mitigate its consequences. This stronger test of the legitimacy of exercise of an inspector's powers is to balance the severe maxima of the penalties.

#### 5. Accidents

The responsibility for reporting accidents or incidents is now clearly that of a person or persons in charge of the goods at the time and is no longer also the responsibility of the owner of the goods as such, who might be unaware of the accident or incident. The responsibility of these persons to take immediate response actions has been limited now to emergency response - which is again more appropriate. Full response is beyond the competence of most carriers who would be the person required to act in the initial instance. Responsibility for environmental clean-ups shifts to environmental legislation.

#### 6. Recovery of costs

Clause 14 of Bill C-17 was described as providing for civil liability. In fact, the sole objective was to enable the Crown to recover costs reasonably incurred in an emergency resulting from an accident and this objective is now reflected in the wording of the clause (now clause 17). Further, a statutory defence (demonstrated compliance with the regulations) has been provided where previously the clause involved absolute liability.

#### 7. Financial Responsibility

The clause relating to the appointment of agents has been moved from the interpretation clause of the Bill to the clause dealing with financial responsibility and has been reworded by eliminating the terms "shipper" and "carrier" since the Bill is designed to regulate activities rather than specific persons. Instead of the Minister having power to order the filing of the name of an agent, the conditions under which the naming of an agent will be required will be set out in the regulations.



## 8. Inquiries

The provision of the Inquiries clause (19) have been augmented by the addition of subclause (6) allowing the Minister to issue directives following an accident that is the subject of an inquiry, to remedy apparent weaknesses in the regulations found as a result of that accident. These directives are subject to regulations respecting duration, application and appeal procedures.

## 9. Administration

The number of specific areas defined as subject to the exercise of regulatory powers has been reduced by the elimination of unnecessary and inappropriate subject-matter and restructured and amended so as to make it possible to set out workable administrative procedures for implementing the legislation in a joint or concerted manner with the provinces. While it is expected that some municipal officials might be named as inspectors under the Act (certain trained senior fire or police officials for example) no administrative powers are contemplated below the level of the provincial government. In addition, the activities involved in administering the Act have been brought together under one heading and expanded so as to enable the Minister to make speedy changes to the Schedule of Dangerous Goods classes should the need arise.

## 10. Proclamation

This clause has been strengthened by making it possible for the Governor in Council to proclaim the Act in force in whole or in part where no agreement as to implementation of the Act in a province has been reached.

## GENERAL

It may be useful at this point to re-emphasize the policy of this legislation. Instead of adopting a strict legislative and regulatory scheme, this legislation incorporates a more flexible approach.

Under a strict legislative regime, the government is solely responsible for all mishaps that arise out of circumstances that it has not had the foresight or foreknowledge to prevent. Under this approach the regulations set out in exquisite detail the methods which must be followed in every case unless special permission is

granted for alternative approved methods of compliance. Such regimes have the additional drawback of being difficult to change, both from the point of view of time and of the restructuring and consequential amendment of regulations that may be involved. This is probably the principal reason for the somewhat disorganised and occasionally redundant or outdated regulations that are found in Title 49 of the U.S. Code of Federal Regulations many of which were borrowed from industrial tariffs designed to set out the strict liability of the members of the American Association of Railroads in their dealings with shippers. Unfortunately, in the absence of Canadian precedents many highway and rail regulations in this country were adapted from Title 49.

Under a flexible approach, such as that taken by the United Kingdom Health and Safety Commission in their "Proposals for Dangerous Substances....Regulations", responsibility for mishaps is shared by government and industry and the legislative scheme is designed to allow the maximum freedom of action consistent with their responsibilities towards the public. In this approach, the Act and the regulations set out objectives to be attained and criteria and guidelines measuring wherever possible those objectives. Additionally the regulations offer advice as to known methods of achieving the objectives. As the British document states:

"Where it is proven that a person has failed to comply with the terms of an approved code then such failure will be prima facie evidence that he has not complied with the legal requirements to which the code relates. However, it would be open to him to show that he has met the legislative requirements in some other way which is equally effective. This provides a more flexible approach and allows new developments which provide equivalent or higher standards of safety to be taken into account".

It is this approach which is being suggested, as only in this manner will industry be free to work without massive bureaucratic intervention and without a totally encompassing net of finely cast regulations dealing with every detail of packaging, documentation, emergency advice statements, and operational behaviour.



## APPENDICE «T-2»

Bill C-25: Loi sur le transport des marchandises dangereuses

Le Bill C-25, Loi sur le transport des marchandises dangereuses, a été renforcé et clarifié comparativement au Bill C-17, grâce à une réorganisation importante des articles ainsi qu'à certaines modifications considérables, de sorte qu'il est maintenant plus logique.

1. Environnement

Toute référence à la protection de l'environnement a été retranchée du long titre de la Loi et de certains articles ayant trait aux pouvoirs des inspecteurs à la suite d'un accident. Cette protection sera souvent rendue nécessaire par les dispositions de la Loi et celle des règlements pris sous son empire. L'annexe fait toutefois référence à l'environnement, pour permettre à Transports Canada d'inclure dans les normes de sécurité préventives des substances dangereuses pour le milieu ambiant. Les organismes de protection de ce dernier et les organismes de transport pourront ainsi collaborer entre eux.

2. Champ d'application

Les personnes, les situations et les activités assujetties au projet de loi sont indiquées au début, tout de suite après l'article intitulé Interprétation, pour qu'il n'y ait aucun doute au sujet de l'application des dispositions.

3. Infractions

Les infractions principales et les contraventions, que les inspecteurs peuvent déterminer ou donner sur place, ont été rassemblées sous le même titre, et l'amende maximum que ceux-ci peuvent imposer en vertu des règlements a été portée à mille dollars. En outre, on a supprimé la distinction entre les infractions commises par les personnes qui transportent des marchandises dangereuses et celles dont se rendent coupables les personnes qui les manutentionnent en vue de leur transport, pour souligner le fait que les tribunaux ont des pouvoirs discrétionnaires en matière d'établissement de la culpabilité. Dans l'ensemble, ces changements clarifient les dispositions punitives du projet de loi, donnent suite aux inquiétudes exprimées par les industriels, qui craignent de passer trop de temps devant les tribunaux à cause de contraventions dont ils

reconnaissent le bien-fondé, et soulignent que tous ceux qui participent au transport de marchandises dangereuses ont les mêmes obligations, qu'ils soient des transporteurs, des expéditeurs, des destinataires, ou des agents quelconques.

#### 4. Pouvoirs des inspecteurs

Partout où cela s'imposait, on a fait en sorte d'indiquer clairement que les inspecteurs nommés en vertu de la Loi auraient en tout temps, dans l'exercice de leurs fonctions et qu'il s'agisse d'un cas d'urgence ou d'une simple inspection d'usage, l'obligation de s'assurer qu'ils ont des motifs raisonnables et plausibles de prendre des mesures visant à prévenir un accident ou à en atténuer les conséquences, ou de voir à ce que de telles mesures soient prises. Le but de ce critère rigoureux permettant de déterminer si un inspecteur a raison d'exercer ses pouvoirs, c'est de faire contrepoids au maximum élevé des amendes.

#### 5. Accidents

Il est clair que l'obligation de signaler les accidents ou les incidents appartient maintenant à la personne ou aux personnes chargées des marchandises lorsque ceux-ci se produisent, et non plus également aux propriétaires des marchandises en question, qui n'ont peut-être pas eu connaissance de ces accidents ou incidents. Mais cette obligation de prendre des mesures immédiates ne s'applique plus qu'en cas d'urgence, ce qui est plus approprié. En effet, la plupart des transporteurs n'ont pas la compétence nécessaire pour jouer un rôle plus considérable. Les travaux de nettoyage sont maintenant assujettis à la législation sur l'environnement.

#### 6. Recouvrement des frais

On a déclaré que l'article 14 du Bill C-17 prévoyait la responsabilité civile. Son seul but était en fait de permettre à l'Etat de recouvrer les frais raisonnables occasionnés par une situation d'urgence résultant d'un accident, et le libellé de l'article (maintenant l'article 17) en tient maintenant compte. En outre, on a prévu une défense réglementaire (observation démontrée des règlements) alors qu'auparavant, l'article stipulait la responsabilité absolue.



## 7. Responsabilité financière

L'article relatif à la nomination d'agents, qui figurait sous la rubrique Interprétation, a été intégré à l'article qui a trait à la responsabilité financière et modifié par l'élimination des termes "expéditeur" et "transporteur": le projet de loi vise en effet des activités plutôt que des personnes déterminées. Le Ministre n'aura plus le pouvoir d'ordonner la nomination d'un agent, et les conditions auxquelles cette nomination sera assujettie figureront dans les règlements.

## 8. Enquêtes

L'article sur les enquêtes (19) s'est augmenté d'un paragraphe (6) permettant au Ministre de communiquer des directives à la suite d'un accident qui fait l'objet d'une enquête, pour suppléer les lacunes apparentes des règlements, mises en lumière par ce dernier. Ces directives sont assujetties auxdits règlements en ce qui a trait à leur durée et à leur application, ainsi qu'aux modalités d'appel.

## 9. Application

Le nombre de domaines précis visés par l'exercice des pouvoirs de réglementation a été réduit par l'élimination de questions inutiles ou superflues, et on a fait en sorte d'établir des modalités administratives qui permettront d'appliquer la législation de concert avec les provinces. Même s'il est probable que certains employés municipaux seront nommés inspecteurs en vertu de la Loi (certains officiers de corps de sapeurs-pompiers expérimentés ou certains policiers supérieurs, par exemple) aucun pouvoir administratif n'est prévu dans le cas d'employés en poste à un niveau inférieur à celui d'un gouvernement provincial. De plus, les activités que comportent l'application de la Loi ont été regroupées sous une seule rubrique et accrues pour permettre au Ministre d'apporter au besoin des changements rapides à l'annexe regroupant les classes de marchandises dangereuses.

## 10. Proclamation

Cet article a été modifié: le Gouverneur en conseil peut maintenant proclamer que la Loi a pris effet en

tout ou en partie, même si aucun accord n'est intervenu quant à la mise en vigueur de cette dernière dans une province donnée.

#### GENERALITES

Il peut être utile de souligner à nouveau l'esprit de cette législation. Elle témoigne d'une attitude plus souple du législateur.

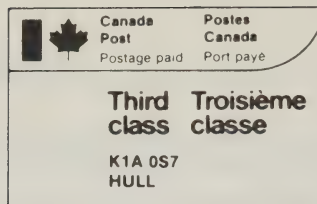
Sous un régime purement législatif, le gouvernement est entièrement responsable de tous les accidents qui découlent de circonstances qu'il n'a pu ni prévoir, ni prévenir. Cela suppose que les règlements énoncent dans leurs moindres détails les méthodes à suivre dans chaque cas, c'est-à-dire auxquelles il faut se conformer à moins d'une permission spéciale d'agir autrement. Ce genre de régime a l'inconvénient supplémentaire d'être difficile à modifier, à cause du manque de temps et aussi à cause de la refonte possible et de la modification consécutive des règlements. Cela explique probablement mieux que toute autre raison les règlements quelque peu désordonnés, et à l'occasion répétitifs ou dépassés qui constituent le Titre 49 de la Codification américaine des règlements fédéraux (U.S. Code of Federal Regulations), qui ont eux-mêmes été empruntés à des tarifs industriels conçus pour souligner la responsabilité absolue des membres de l'American Association of Railroads dans leurs rapports avec les expéditeurs. On peut déplorer qu'en l'absence d'antécédents canadiens, il ait fallu s'inspirer du Titre 49 pour rédiger la plupart des règlements canadiens relatifs aux transports ferroviaire et routier.

Sous un régime législatif marqué au coin de la souplesse, comme celui que fait connaître la United Kingdom Health and Safety Commission dans ses "Proposals for Dangerous Substances...Regulations" (Propositions de règlements sur le transport des matières dangereuses), le gouvernement et l'industrie se partagent la responsabilité des accidents, et la législation vise à la plus grande liberté d'action possible, compte tenue de leurs obligations envers le public. Dans ce cadre, la Loi et les règlements indiquent les objectifs à atteindre ainsi que les critères et les lignes directrices qui, dans toute la mesure du possible, permettent de mesurer ces objectifs. Les règlements renseignent en outre sur les façons reconnues de réaliser ces derniers. Voici un extrait du document britannique:



"Lorsqu'il est prouvé qu'une personne ne s'est pas conformée aux conditions ou aux dispositions d'un code approuvé, elle sera réputée de prime abord ne pas avoir satisfait aux exigences légales relatives à ce dernier. Toutefois, elle pourra démontrer qu'elle a répondu à ces exigences d'une autre façon qui n'est pas moins efficace. Cela assure plus de souplesse et permet des initiatives qui font que des normes de sécurité équivalentes ou plus rigoureuses sont prises en considération".

C'est cette ligne de conduite que nous proposons, car elle seule permettra aux industriels d'exercer leur activité sans subir les très nombreuses interventions d'une énorme bureaucratie et sans être assujettis à tout un écheveau de règlements très complexes englobant tous les aspects de l'emballage, de la documentation, des conseils en cas d'urgence et du comportement au cours des opérations consécutives à un accident.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7  
*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Department of Transport:*

Mr. S. D. Cameron, Senior Assistant Deputy Minister;  
Mr. T. D. Ellison, Director, Transportation of Dangerous  
Goods.

### *From the Department of Justice:*

Mr. B. Shaffer, Legislative Counsel.

### *Du ministère des Transports:*

M. S. D. Cameron, sous-ministre adjoint principal;  
M. T. D. Ellison, directeur, transport des marchandises  
dangereuses.

### *Du ministère de la Justice:*

M. B. Shaffer, conseiller législatif.





CANADA

DEPARTMENT OF TRANSPORT

## INDEX

STANDING COMMITTEE

# Transport

HOUSE OF COMMONS

v. 3

---

Issues 1-16

•

1979

•

1st Session

•

31st Parliament

---

Chairman: Mr. J.M. Forrestall





# INDEX

## HOUSE OF COMMONS COMMITTEES—OFFICIAL REPORT

FIRST SESSION, THIRTY-FIRST PARLIAMENT

---

*Abbreviations:*     A. = Appendices. Amdt. = amendment. M. = motion. S.O. = standing order.

---

---

### DATES AND ISSUES

—1979—

October:            23rd, 25th, 1.  
November:        1st, 2; 6th, 3; 8th, 4; 9th, 5; 13th, 6; 15th, 7; 20th, 8; 22nd, 9; 23rd, 10; 27th, 11; 29th, 12.  
December:        4th, 13; 6th, 14; 7th, 15; 13th, 16.





**Accidents**, *see* Air transport; Hazardous products, transportation; Mississauga, Ont.; Railways; Vancouver—Port

**Advertising**, *see* CN Marine; VIA Rail Canada Inc.—Marketing

#### **Air Canada**

And CP Air, international routes, merging, Mazankowski Nov. 5/79 Toronto speech to Air Transport Association annual meeting, 4:7-8; 7:5-6  
Annual report, Committee referral, 7:43; 8:38  
Fares, joint, regional carriers, CP Air, Eastern Provincial Airways, etc., 4:20-2, 35-6; 7:25-7  
Fares, to U.S., lowering, rejection, 4:28  
Officials, appearance before Committee, requesting, 14:6-7  
*See also* CN Marine—Reservations; VIA Rail Canada Inc.—Reservations

#### **Air transport**

Accidents, B.C., 7:8-9, 12  
United States DC-10 tail-end crack, Canadian aircraft inspections, inquiry, etc., 4:20; 8:32-4  
Fares  
Increasing, 4:28  
“Peak pricing”, affecting traffic flow, etc., 15:9-10  
Queen Charlotte Islands, B.C., subsidy, 2:12-3  
United States comparison, 4:6  
*See also* Air Canada  
Policy, Mazankowski Nov. 5/79 Toronto speech to Air Transport Association annual meeting, 7:7, 27-8, 40  
Safety regulations, task force inquiry, 4:20-2; 7:31  
United States deregulation, effects, Canadian possibilities, 4:6-7; 7:27  
*See also* Hazardous products, transportation—Regulations

**Air Transport Association of Canada (ATAC)**, *see* Air Canada; Air transport—Policy

#### **Aircraft**

Light, energy efficient, 4:32  
STOL, *see* Montreal; Toronto—Island airport  
*See also* Defence equipment; Transport Department

#### **Airlines**

Charter operations, easing restrictions, Wardair, effect, etc., 4:28-9  
United States, \$10 million owing to Transport Department, 7:33-6  
*See also* Air Canada; CP Air; Eastern Provincial Airways; Great Lakes Airlines Ltd.; Nordair Limited; Wardair Canada Ltd.

#### **Airports**

Administration, commissions, task force study, 7:34-6  
Administration, cutbacks, 7:33-6  
Car rental agencies  
Domestic/open/local, Oct. 19/79 new policy, etc., 7:16-9  
*See also* Winnipeg  
Expansion, capital funds, freeze, 15:23  
International, economic impact studies, 7:13-4  
Navigational aids, upgrading, 7:37  
North Battleford, Sask., upgrading, 15:22  
Prince Albert, Sask., 15:7  
Radio operators strike, Oct. 16-Nov. 16/79, negotiations, etc., 7:9-11, 39-40  
Prince Rupert and Terrace, B.C., landing conditions, effects, 7:8-12  
Safety, effects, 7:9-10  
Regional municipal, feasibility studies, 7:36-7  
Regional municipal, local autonomy, commission study, 15:10, 21-2  
Runway lights, hot-wiring, safety hazard, 7:33-6  
Subsidies, 9:15

#### **Airports—Cont.**

Waterloo-Wellington, Ont., upgrading, 7:40  
*See also* Charlottetown; Hamilton, Ont.; London, Ont.; Regina; Toronto; Windsor, Ont.

**Alberta**, *see* Grain elevators; Grain transportation—Hopper cars

**Arctic regions**, *see* Shipping

**Atlantic Pilotage Authority**, fee structure, increase, 5:17-8

**Atlantic provinces**, *see* Coast Guard—Ships; Nordair Limited; Tourist industry; Transport Department; VIA Rail Canada Inc.—Routes and services

**Axworthy, Mr. Lloyd** (Winnipeg-Fort Garry)  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:30-4

**B.C. Ferries Corporation**, *see* Ferry service

**Baker, Mr. George** (Gander-Twillingate)

Airlines, 7:33-6  
Airports, 7:33-4  
CN Marine, 5:13-5  
Coast Guard, 5:12-4  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 5:12-5; 7:33-6

**Bank of Montreal**, *see* Postal service—Courier

**Beattie, Mr. Duncan** (Hamilton Mountain)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:41-2

**Beaufort Sea**, *see* Northern Transportation Company Ltd.

**Benjamin, Mr. Les** (Regina West)

CP Rail, 16:12  
Hazardous products, transportation, 16:10-2, 24, 36  
Organization meeting, 1:7-10  
Transport Commission, 16:11  
Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 1:11-4  
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 16:10-3, 24, 36

**Benson, Hon. E.J.** (President, Canadian Transport Commission)  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:4-37

**Bills**, *see* titles of particular bills

C-25. Transportation of Dangerous Goods Bill. Minister of Transport

**Blaikie, Mr. Bill** (Winnipeg-Birds Hill)

Hazardous products, transportation, 6:13-6; 12:32-3  
Mississauga, Ont., CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, 8:8-9  
Railways, 6:14  
Transport Commission, 8:9  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:9-13; 6:13-6; 8:8-10  
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:32-3  
VIA Rail Canada Inc., 4:9-13; 8:9-10

**Blais, Hon. J.J.** (Nipissing)

Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:18-21, 25

**Blenkarn, Mr. Don** (Mississauga South)

Hazardous products, transportation, 6:30-3  
Mississauga, CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, etc., 6:30-3  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:27, 30-3

**Bockstael, Mr. Robert** (St. Boniface)

Churchill, port, 3:28-9  
Grain transportation, 4:31; 8:14-6  
Northern Transportation Company Ltd., 13:18-9  
Organization meeting, 1:7  
Point of order, documents, briefs submitted by organizations, requesting, M., 12:5

**Bockstael, Mr. Robert—Cont.**

- Railways, 4:31
- Transport Commission, 4:29-30; 8:14-5
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:28-9; 4:29-31; 8:14-6; 13:18-9

**Booz-Allen report**, *see* Churchill, Man.**Brampton-Georgetown constituency**, *see* Postal service**Bridges**

- Northern B.C., 14:40
- See also* Montreal; Vancouver

**British Columbia**, *see* Air transport—Accidents; Bridges; Coast Guard—Ships; Ferry service**Budget rent-a-car Ltd.**, *see* Winnipeg**Buses**, *see* VIA Rail Canada Inc.—Fares—Routes**CN Marine**, east coast ferry service

- Advertising, North Sydney-Port aux Basques run, 10:15-6
- Advertising, U.S. border states, 10:14
- Board of directors, 10:6, 15
- Budget, revenues, 10:13
- Construction of new ferry, Borden, P.E.I.—Cape Tormentine, N.B., awarding of contract, facilities, etc., 15:13, 16-7
- Energy efficiency, 10:8
- Expenditures, reduction, passenger travel effect, 10:6, 10-1
- Government contracts, relationship, etc., 10:6-10, 19, 23
- Headquarters, transfer from Moncton to Halifax, 10:21-2
- Mainland-Nfld.
  - Competition from private shipping firms, 10:14-5, 29
  - Clarke Steamships Limited, federal subsidies, North Sydney and Port aux Basques affected, etc., 8:26-8; 10:16
  - North Sydney port, rail freight traffic, 10:29
  - Swedish vessels on lease, Royal Bank subsidiary RoyLease Limited purchase, Bahamian registry, 10:7, 17-21, 26, 29
  - Upgrading service, vessels, etc., 10:7, 18, 21
- Marine Cruiser*, lease, owned by Rideau Shipping Company Limited, 10:16-7
- Newfoundland, transfer of employees, 5:13-5
- Operation, costs, level of service, maintaining, 15:18
- Operation, creation, organization, etc., 10:5-7, 21-2
- Passenger travel, proportion of revenue, 10:9
- Prince Edward Island-N.B., icebreaker *Abegweit*, replacing, new vessel design, 1981-1982 target date, 10:7-8, 11-2, 19, 29
- Construction, tenders, Canadian shipyards, 10:25-6
- Restaurant facilities, 10:26-7
- Productivity chart, 10:19
- Profits, 10:19, 22-3
- Reservations bureau, North Sydney, Air Canada ReserVec system, 10:8, 27-8
- Restaurant service, 15:16-8
- Self-sustaining by 1984, 10:7, 18-9
- Staff, 10:6
- Yarmouth, N.S.—Bar Harbour, Maine, tourist traffic, decrease, 10:13

**CP Air**

- Halifax-Toronto run, access, 7:27
- See also* Air Canada—Fares

**CP Rail**

- Accident, freight derailment, *see* Mississauga, Ont.
- Investments, 16:12
- See also* Grain transportation—Grain fleet; Transport Commission—Staff; VIA Rail Canada Inc.—Equipment, Repairs; Vancouver—Downtown

**Cabinet ministers**, *see* Defence equipment**Cameron, Mr. Don** (Kamloops-Shuswap)

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:37

**Cameron, Mr. S.D.** (Chairman of the Board, Northern Transportation Company Limited)

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 13:4-23
- Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 16:11, 36

**Campbell, Mr. Angus** (Vice President, VIA Ontario)

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 9:28

**Campbell, Mr. Garth** (Vice President, Marketing, VIA Rail Canada Inc.)

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 9:41

**Campbell, Mr. John** (LaSalle)

- Hazardous products, transportation, 12:24-6, 30; 16:25-7
- Montreal, STOLport, 7:29-30
- Transport Commission, 7:30-2
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:29-32
- Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:24-6, 30; 16:25-7

**Canada post corporation**, establishing, 11:18

- Legislation, introducing, 11:9-10, 22

**Canadian Institute of Guided Ground Transport (CIGGT)**, *see* VIA Rail Canada Inc.—Electrification**Canadian Labour Congress**, President D. McDermott, references, *see* Post Office Department—Inside workers**Canadian National Railways**

- Annual report, Committee referral, 7:43; 8:38
- Car department training program, 9:22-3
- Origins, 9:21
- Passenger trains, deterioration, etc., 9:21-2
- Trucking company, owning, competition, etc., 4:23
- See also* Grain transportation—Grain fleet; Roberts; Transport Commission—Staff; VIA Rail Canada Inc.—Equipment, Repairs

**Canadian Transport Commission**, *see* Transport Commission**Canadian Union of Postal Workers (CUPW)**, *see* Post Office Department**Canadian Wheat Board**, *see* Wheat Board**Charlottetown**, airport, design, 15:15-6**Charron, Mr. J.L.** (Assistant Deputy Minister, Co-ordination, Transport Department)

- Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:11, 14, 17, 21-6, 30-41

**Churchill, Man.**, port

- Grain exports, extending season, M.V. *Arctic* voyage, etc., 5:20; 7:28
- Upgrading, rail line, etc., 3:28-9; 7:29; 14:32, 47
- Booz-Allen report, 3:28
- See also* Railways, branch lines

**Cloutier, S.**, former deputy minister, Transport Department, references, new post, 2:26-8**Coal**, *see* Prince Rupert, B.C.**Coast Guard**

- Bonavista, Nfld., Loran station, lay-offs, 5:12-4
- Cable repair ship, *John Cabot*, Teleglobe Canada charter, fee, 3:26
- College, training facilities, construction, 3:33-4
- Expenditures, restraint program, 3:11; 5:12



**Coast Guard—Cont.**

- Helicopter services, 2:26-7
- Icebreaker, *John A. Macdonald*, Dome Petroleum charter, fee, 3:26
- Loran stations, east coast, phasing out, 5:13-4
- Search and rescue, capital investments, 3:39
- Ship, *Spindrift*, Ontario Place marina, 3:29-30
- Ships, repair and replacement program, 3:24, 30
- Tenders, Atlantic provinces and B.C. shipyards, status, 3:25

**Committee**, expertise, resource personnel, lack, etc., 16:20-1, 35

**Comtois, Mr. J. Roland** (Terrebonne)

- Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:37-9

**Corkery, Mr. J.C.** (Deputy Postmaster General)

- Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:13-6, 21, 29, 34-7

**Crown corporations**, private sector selling to, Transport Department authority, 5:18

- See also* Nordair Limited; Northern Transportation Company Limited

**Darling, Mr. Stan** (Parry Sound-Muskoka)

- Airports, 9:15
- Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:21-5
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 9:12-5; 38-40
- Turner, Charles, references, 9:38
- VIA Rail Canada Inc., 9:12-4, 38-40

**de Cotret**, Senator Robert R., appearance before Committee, requesting, 5:19-20

**Defence equipment** and armament, aircraft, obsolete, use by cabinet ministers, etc., 15:19-20

**Deniger, Mr. Pierre** (Laprairie)

- Air Canada, 4:28
- Airlines, 4:28
- Airports, 7:16-9; 15:7
- Grain transportation, 14:36-8
- Hazardous products, transportation, 12:36-9; 16:16-8
- Merchant marine, 3:34
- Mississauga, Ont., CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, 6:38-41
- Montreal, port, 3:35-6
- Montreal, urban transportation, 8:18-20
- Nordair Limited, 4:26; 15:7
- Northern Transportation Company Ltd., 13:13-5
- Pilotage Act, 3:35
- Point of order, documents, distributing in both official languages, 3:10
- Ports, 3:37
- Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:25-7
- Quebec City, port, 3:36
- Railways, 6:40-1
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:10, 34-7; 4:5, 26-8; 6:38-41; 7:16-9; 8:18-20; 9:34-6; 13:13-5; 14:36-8; 15:6-7
- Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:22-4
- Transportation, 4:27
- Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:36-9; 16:16-9
- VIA Rail Canada Inc., 2:23-4; 9:34-6
- Winnipeg, 15:6

**Desmarais, Mr. Louis** (Dollard)

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 5:5-7

**Detroit River, Ont.**, policing, federal responsibilities, 15:20-1

**Dionne, Mr. M.A.** (Northumberland-Miramichi)

- Air Canada, 4:35-6; 7:25-7
- Atlantic Pilotage Authority, 5:17-8

**Dionne, Mr. M.A.—Cont.**

- CN Marine, 10:9-12
- CP Air, Halifax-Toronto run, 7:27
- Crown corporations, 5:18
- Miramichi river, 5:18
- Nordair Limited, 7:25-6
- Northern Transportation Company Ltd., 5:18
- Organization meeting, 1:7
- Railways, 4:35
- St. Lawrence Seaway, 5:15-7
- Shipping, 4:34-5
- Transport Commission, 4:34
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:33-6; 5:15-8; 7:25-7; 9:31-4; 10:8-12, 30
- Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 1:15
- VIA Rail Canada Inc., 9:31-4

**Dome Petroleum Ltd.**, *see* Coast Guard—Icebreaker

**Eastern Provincial Airways**, *see* Air Canada—Fares

**Eastman, Mr. E.W.** (Director, Rail Systems Development, Canadian Transport Commission)

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:32-3

**Ellis, Mr. Jack** (Prince Edward-Hastings; Vice Chairman)

- Aircraft, 4:32
- Coast Guard, 3:26-7
- Election as Vice Chairman, 1:7
- Hazardous products, transportation, 6:36-7
- Organization meeting, 1:7-8
- Railways, 6:36-8
- Transport Department, accommodation expenditures, 3:27-8
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:25-8; 4:31-3; 6:36-40
- Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 16:4
- Urban transportation assistance program, 4:32-3

**Ellison, Mr. T.D.** (Director, Transportation of Dangerous Goods, Transport Department)

- Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:11-20, 23-30, 33-42; 16:6-35

**Energy conservation**, *see* Aircraft; CN Marine

**Energy resources**, fossil fuel, *see* Transportation

**Estimates**

- 1979-1980, main, report to House, 15:3-5, 24-5
- 1979-1980, supplementary (A), report to House, 2:3, 28
- See also* Orders of reference

**Ferguson, Mr. Eric** (Saint John)

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 15:12-3

**Ferry service**, B.C., northwest coast, B.C. Ferries Corporation, federal subsidy, etc., 2:12-5

**Flis, Mr. Jesse** (Parkdale-High Park)

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:26-8

**Forest industry**, *see* Ports—Pointe-au-Pic, Que.

**Forrestall, Mr. J.M.** (Dartmouth-Halifax East; Chairman)

- CN Marine, 10:13, 26; 15:13
- Committee, expertise, 16:20
- Election as Chairman, 1:6
- Hazardous products, transportation, 16:5-6, 17-8
- Mississauga, Ont., CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, CTC inquiry, etc., 16:37-8
- Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:4
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 10:13, 26; 15:13

**Forrestall, Mr. J.M.—Cont.**

Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 16:5-6, 13-8, 37-8

**Frealeigh, Mr. Sid** (Lambton-Middlesex)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:36-7

**Frache, Mr. Pierre A.H.** (Chairman, National Harbours Board)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:35-6, 40; 5:10-1

**Fraser, Hon. John A.** (Vancouver South; Postmaster General and Minister of the Environment)

Canada post corporation, establishing, legislation, introducing, 11:10, 18, 22

**Post Office Department**

Deficit, reduction, 11:7

Estimates, 1979-1980, main, 11:5-41

**Inside workers (CUPW)**

Collective agreements, expiring Dec. 31/79, contract negotiations, etc., 11:14-5, 22

Grievances, outstanding, 11:15, 34-5

Job openings, freeze, 11:31

Labour-management relations, 11:32, 40-1

President D. McDermott, CLC, remarks, 11:11-2

Mail opening, RCMP, 11:33

Restraint program, 11:17-8

Role, 11:36

Staff, 2% reduction, 11:9

Post offices, Que., La Plaine, Mascouche, construction, 11:37

Postage stamps, commemorative, Lion's Club sixtieth anniversary, Mar. 12/80, 11:25

Postal rates, increase, first class mail, 11:12-3, 27, 38

**Postal service**

Brampton-Georgetown constituency, alternate day delivery, 11:16-7

Courier service, private, 11:36-7

Electronic mail, developing, 11:20-1

United States \$1.7 billion program, 11:10

Improving, 11:6-7, 28-9

Letter carrier service, door-to-door, growth policy, 11:26-7, 31

Mississauga, Ont., 11:30

Priority Post, 11:6, 19

Rural, delivery contracts, \$10,000 limit, 11:22-3

Uranium City, Sask., delays, Norcanair carrier, 11:36-7

Toronto, Gateway postal plant, equipment, 11:13-4

**Freight rates****Crowsnest Pass rates**

Committee study, 15:11

Retention, government subsidizing, etc., 4:24-5; 8:7-8; 14:12-4, 42-3

Study, January 1979, 14:48-9

Grain, deregulation, U.S. example, 4:23-5

Processed raw materials, Hall (Emmett) report recommendations, 14:14

**Friesen, Mr. Benno** (Surrey-White Rock-North Delta)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:42-4

**Fulton, Mr. Jim** (Skeena)

Air transport, accidents, 7:8-9, 12

Air transport, Queen Charlotte Islands, 2:12-3

Airports, radio operators strike, 7:8-12

Ferry service, 2:12-3

Search and rescue, 7:12

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:8-12

Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:12-3

VIA Rail Canada Inc., 2:13

Gas, *see* Northern Transportation Company Ltd.

**Gass, Mr. Mel** (Malpeque)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 15:15-8

**Giroux, Mr. R.Y.J.** (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Department)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 8:13-4, 20; 15:17-8

Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:11, 15-8, 22

**Government contracts, purchases, etc.,** *see* CN Marine

**Government expenditures,** restraint program, *see* Coast Guard—

Expenditures; Post Office Department; Transport Commission—Staff; Transport Department—Expenditures

**Grain**

Cleaning, policy, etc., 14:21, 29, 35

**Exports**

Increasing, 20%, 8:29; 14:9, 17-8, 30-1, 45, 51

St. Lawrence Seaway, capacity, role, 14:46-7

Snively report recommendations, 4:25

United States comparison, 4:23; 14:27-8

*See also* Churchill, Man.; Vancouver—Port

Grading system, effects on producers, 8:29-30

Grading system, west coast elevators, problems, 14:44

Handlers strike, *see* Montreal—Port

Marketing, increase, 14:9

Marketing systems, open/organized, Wheat Board effects, 14:34-5

*See also* Freight rates; Quebec City; St. Lawrence Seaway

**Grain elevators**

Alberta purchasing from federal government, 14:50

Alberta terminals, Lethbridge, utilizing, etc., hopper cars hauling barley, 14:43-4

Great Lakes system, U.S. utilizing, 14:50-1

Inland terminals, future, 14:37

Saskatchewan, Moose Jaw terminal, use, 14:44-5

Saskatchewan, selling, 14:51

Vancouver, railway cars, congestion, reducing turn-around time, 14:20-1, 35

*See also* Churchill, Man.; Prince Rupert, B.C.

**Grain transportation**

Comparison with other countries, 14:24

Co-ordinating, communication, lack, 14:18-20, 28

Co-ordinator, Hugh Horner appointment, terms of reference, etc., 8:5-7, 14-6; 14:8-13, 16, 26, 33-7, 40, 44, 52

Demurrage charges, 14:38

Grain fleet, CN and CP cars, 14:41-3, 52

Hopper cars, increasing

Alberta cars, 14:22-3, 42

Government purchases, leases, etc., 4:31; 8:16; 14:17-8

Locomotive capacity, 14:37

Saskatchewan cars, 14:39-42

Steel construction, 14:45

Wheat Board purchasing 2,000, 14:17, 39

Liberal government, previous, programs, 8:7; 14:31

Murta task force, report, recommendations, etc., 8:38; 14:7-11, 14-5, 22-7, 32-4

*See also below* Turn-around time

Producer cars, congestion, 14:23-4

Railway boxcars and hopper cars, shortage, western Canada, 4:14-7

Railway cars, locating, computer system, loading, etc., 14:20, 24

Ships, Canadian bottoms, shortage, 14:46-7

Ships, Great Lakes, U.S. grain shipped in Canadian vessels, shortage in Thunder Bay, Ont., 14:16-7, 37-8

Statutory rates, *see* Freight rates—Crowsnest



**Grain transportation—Cont.**

- Trucking industry, utilizing, 14:29, 32-3
- Trucks, unloading facilities at terminals, upgrading, 8:30-1
- Turn-around time, reducing, Murta task force report recommendations, 14:35-6
- See also* Grain elevators—Vancouver
- See also* Railways, branch lines; St. Lawrence Seaway

**Great Lakes, see** Grain elevators; Grain transportation—Ships; Shipbuilding industry**Great Lakes Airlines Ltd.,** passenger service, regulations, 7:39**Green, Mr. J.H.** (Director, Rail Services, Canadian Transport Commission)  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:15-6**Halifax-Dartmouth, see** CN Marine—Headquarters; CP Air**Hall (Emmett) reports, see** Freight rates; Railways, branch lines**Hamilton, Ont.,** airport, expansion program, environment studies, etc., 7:6-7, 22-3, 41-2**Harbours Board**

- Projects, 1979-1980, 3:11
- See also* Montreal—STOLport; Ports—Legislation

**Harbours, wharves and breakwaters,** government wharves, maintenance, Public Works Department responsibility, 5:20-1**Hargrave, Mr. Bert** (Medicine Hat; Parliamentary Secretary to Minister of Agriculture)  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:43-4**Harquail, Mr. Maurice** (Restigouche)

- Air Canada, fares, 4:20-2
- Air transport, 4:20-1; 8:32
- Cloutier, S., references, 2:26
- Hazardous products, transportation, 8:31; 12:8, 20-3
- Organization meeting, 1:6-10
- Point of order, witnesses, appearance before Committee, right of selection, M., 12:6
- Ports, 3:20-2, 39-40
- Railways, accidents, 8:32-3
- Transport Commission, eastern branch, 4:21
- Transport Department
  - Atlantic provinces, branch offices, 3:40
  - Estimates, 1979-1980, main, 3:8-10, 19-22, 39-40; 4:19-23; 8:31-3, 38-9; 9:25-7, 41-2
  - Estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:25-7
  - Howie responsibilities, 3:19-20
- Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:8, 20-3
- Transportation, plan, 9:25
- VIA Rail Canada Inc., 2:25-7, 4:19-21; 9:25-7, 41-2

**Hase, Mr. E.J.** (Director, Rail Safety and Standards, Canadian Transport Commission)  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:10, 16-23, 26, 39-41**Hazardous products, chlorine,** 16:32**Hazardous products, transportation**

- Accidents
  - Cleanup costs, federal/provincial responsibility, 16:22-3
  - Emergency response
    - Jurisdictional responsibility, co-ordinated effort, etc., 16:25-7
  - See also below* Legislation—Recovery—Regulations
- Increase, 6:9, 15-6
- Railways, 6:9
- Welland, Ont., train derailment, liquid sulphuric acid, inquiry, 6:11-2, 44

**Hazardous products, transportation—Cont.****Accidents—Cont.**

- West Brome, Que., truck and train collision, propane, 6:23
- See also* Mississauga, Ont.

**Emergency Response Guide for Dangerous Goods,** 12:31-2, 40-2**Handling groups, costs,** 16:25**Inspections, inadequate,** 16:15**Inspectors**

- Federal/provincial co-ordination, 16:21-2
- See also below* Legislation
- Legislation, 2:19; 6:9, 12-5, 34-7; 7:23-5, 37-8; 8:32; 12:15-8, 21-2, 27-34; 16A:1-4
- Administration, provinces, costs, 16:16
- Classification of dangerous goods, 12:19, 34
- Clauses, content, 16:6-8
- Common standards, establishing, 16:13-6
- Delay in introducing, effects, 16:13-4
- Discretionary powers, providing to minister, 16:8-9
- Economic impact, studies, etc., 12:26-7; 16:9-10
- Implementing, negotiations with provinces, etc., 16:17-9, 27
- Inspectors, qualifications, powers, etc., 6:22; 8:35; 12:18-20, 24-6; 16:22, 27-8
- Liberal government, previous, private submissions, 16:6
- Municipalities position, 16:13
- Penalty provisions, 16:15
- Pre-eminence, 16:35
- Recovery provisions for emergency measures, 16:23-5
- Responsibility, powers for enforcing, etc., 12:30, 36-7
- See also* Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25)
- Liability, fund, establishing, etc., 12:27-8; 16:34-5
- Moratorium, 6:28-30, 36
- Multi-modal, dangers, 16:19-20
- See also* Vancouver
- New Brunswick, radioactive material travelling to Point Lepreau, misplaced, 8:31; 12:22-3
- Packaging, 12:23
- Passengers accompanying, 6:33-4
- Quantities, 12:41; 16:32-3
- Railways
  - Tank cars, construction, CTC standards, 16:31-2
  - See also below* Speed
- Regulations, 6:9; 12:10-6, 21-2, 27-31
- Air transport, 7:22-4
- Draft, 12:14-7
  - Public/in camera discussion, 12:6-9
  - Tabling, 12:41-2
- Effects on existing regulations under other acts, 16:16-7
- Emergency forces, instructions, 12:39-40
- See also above* Emergency Response Guide for Dangerous Goods
- Enforcing, 16:10-2, 31
- Ministerial powers, 16:30-1
- See also above* Legislation—Discretionary
- Provincial, co-ordinating, 12:34-9
- Railway cars, 12:32-3
  - Hot box detectors, 16:12, 15, 28-30
  - Placement, labelling, etc., 6:9-12, 15-20, 31, 34-5; 12:40
  - Roller bearings, 16:12, 15-6, 33
- Red Book,* Railway Transport Committee review, classification of gases, 6:30-3; 12:11-2
- United States comparison, 12:41-2
- Speed, railways, 6:19; 16:14-5
- Toronto and other populated areas, trains, frequency, 6:28-30
- Trucking operations, interprovincial, transborder, regulations, 7:24

**Henderson, Mr. K.** (Director General, Railway Transportation, Transport Department)  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 8:22-3

#### Highways and roads

Expenditures, 1976 statistics, 9:13-4  
Northwest Territories, Dempster highway, Mackenzie river alternative, Northern Transportation Company, 13:7-8, 20-1  
Northwest Territories, Mackenzie highway, status, 13:16-7  
Thompson-Gillam, Man., 7:29

**Horner, Dr. Hugh** (Grain Transportation Co-ordinator, Canadian Grain Commission)

References, *see* Grain transportation—Co-ordinator  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:9-13, 19-25, 28-48, 52

**House of Commons**, railway committee room, official meeting place of Committee, 2:6; 3:7

**Hovdebo, Mr. Stan J.** (Prince Albert)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:25-7

**Howie, Hon. J. Robert** (York-Sunbury; Minister of State (Transport))

Atlantic Pilotage Authority, fee structure, 5:17-8  
CN Marine, Nfld., transfer of employees, 5:13-5  
Churchill, Man., port, upgrading, 3:29  
Coast Guard  
Bonavista, Nfld., Loran station, lay-offs, 5:13  
College, training facilities, construction, 3:33  
Expenditures, 3:11  
Ships, repair and replacement program, 3:24  
Crown corporations, private sector, selling to, 5:18  
Harbours Board, projects, 1979-1980, 3:11  
Harbours, wharves and breakwaters, 5:21  
Icebreaking, M.V. *Arctic*, 3:10; 5:20  
Maritime Pollution Claims Fund, 5:21  
Merchant marine, reviving, 3:16-7  
Foreign fleets, purchasing, 25% tax, removing, 5:19  
Tax incentives, 3:14-5

Miramichi river, dredging, 5:18

Point of order, documents, distributing in both official languages, 3:11

#### Ports

Legislation, introducing, 3:21-3  
New Brunswick, Belledune and Dalhousie, development, 3:21, 40  
Pointe-au-Pic, Que., forest products terminal, development, etc., 5:11-2

References, *see* Transport Department

**St. Lawrence Seaway**

Advisory council, establishing, 3:13-4; 5:6, 16-7  
Tolls, increase, 3:13; 5:6-8  
1979 shipping season, extending, 5:5-6

Search and rescue, Skelly report, 3:17

Shipping, Arctic regions, 50% Canadian bottoms, 5:19

Shipping, oil price increase, effects, 3:24

Transport Department

Estimates, 1979-1980, main, 3:9-26, 29-33, 37-40; 5:4-21  
Expenditures, marine transportation administration, 3:11  
Responsibilities, 3:12, 19-20  
Shipbuilding industry, 5:19

Welland canal, marine shunting, research and development, 3:11, 31

#### Icebreakers

Canadian-built, *Pierre Radisson*, etc., 10:24-5

M.V. *Arctic*

Operating deficit, 3:10

*See also* Churchill, Man.

#### Icebreakers—Cont.

Nuclear, design program, 3:18-9

"R" class, completion, 3:11, 22

*See also* CN Marine—Prince Edward Island; Coast Guard; Newfoundland-Labrador; Shipbuilding industry; Sydney, N.S.

**Inquiries Act**, *see* Mississauga, Ont.

**Ittinuar, Mr. Peter** (Nunatsiak)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 13:11-2

**Japan**, *see* Vancouver—Port

**Jelinek, Mr. Otto** (Halton; Parliamentary Secretary to Minister of Transport)

Air Canada, officials, appearance before Committee, requesting, 14:6

Grain transportation, 4:14-6

Hazardous products, transportation, 12:18-20

Mississauga, CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, 6:5

Organization meeting, 1:6

Transport Commission, eastern and western branches, 4:13-4

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:12-6; 6:5; 14:6-7

Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 1:14

Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:18-20; 16:5  
VIA Rail Canada Inc., 4:12-3

**Jupp, Mr. Alex** (Mississauga North)

Hazardous products, transportation, 6:23; 16:13-5

Mississauga, CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, 6:22-6; 16:37

Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:27-30

Railways, accidents, 6:24

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:22-6

Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 16:13-5, 37

**Kamloops, B.C.**, railway relocation study, 4:37

**Kitchener-Waterloo, Ont.**, *see* Postal service; VIA Rail Canada Inc.

**Lamontagne, Hon. Gilles** (Langelier)

Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:5, 8-12, 42

**Lapointe, Mr. Charles** (Charlevoix)

Coast Guard, 3:25

Merchant marine, 3:23-4

Nordair Limited, 7:19-21

Ports, 3:23; 5:9-12

Quebec City, port, 5:11

Shipping, 3:24

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:10-1, 23-5; 5:8-12; 7:19-21

**Lewis, Mr. Doug** (Simcoe North; Parliamentary Secretary to Minister of Supply and Services)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:36-7

**London, Ont.**, airport

International flights, 7:38-9

Upgrading, radar, 7:38

**Lukasiewicz, Julius**, Carleton University professor, *see* Railways—Accidents

**Lumley, Mr. Ed** (Stormont-Dundas)

Air Canada, and CP Air, international routes, 4:7-8; 7:5

Air Canada, officials, appearance before Committee, 14:6

Air transport, fares, "peak pricing", 15:9-10

Air transport, U.S. deregulation, 4:6-7

Airports, expansion, capital funds, 15:23

Airports, regional municipal, 15:10

CN Marine, 10:20-3



**Lumley, Mr. Ed—Cont.**

- Churchill, Man., port, upgrading, 14:47
- Committee, expertise, 16:35
- Freight rates, Crowsnest Pass rates, 8:7; 14:12-3, 47; 15:11
- Freight rates, processed raw materials, 14:14
- Grain transportation
  - Co-ordinator, 8:5-6; 14:11-2
  - Murta task force, report, 8:38; 14:10-1
  - Ships, Canadian bottoms, shortage, 14:46-7
- Hamilton, airport, expansion program, 7:6-7
- Hazardous products, transportation
  - Accidents, 6:9-11
  - Legislation, 6:9, 12; 16:5-10, 35
  - Liability, 16:34-5
  - Passengers, accompanying, 16:33-4
  - Regulations, 6:9-10; 12:6-14, 41-2
- Highways and roads, 13:7-8, 20-1
- House of Commons, 2:6
- Merchant marine, 3:14-5
- Mississauga, CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, 16:37-8
- M. (Mr. McDermid), 6:6
- Newfoundland-Labrador, 10:22
- Northern Transportation Company Ltd., 13:5-7, 22
- Organization meeting, 1:6-10
- Points of order
  - Documents, briefs submitted by organizations, deadline, M., 12:5
  - Documents, distributing in both official languages, 3:12
  - Minister, appearance before Committee, requesting, 5:20
  - Press release, authorization, M., 12:5
  - Reports, annual, Committee referral, 7:43
  - Witnesses, appearance before Committee, requesting, 7:4-5
- Ports, policy, 15:24
- Prince Rupert, B.C., Ridley Island grain and coal terminal development, 14:48; 15:23-4
- Railways, branch lines, Neil study group, report, 8:38
- Railways, safety standards, hot box detectors, 6:12; 12:12-3
- St. Lawrence Seaway, tolls, 3:12-4; 5:8
- Southern Ont., multi-modal passenger study, 9:6-7
- Toronto, Malton international airport, 7:6-8
- Transport Commission, 4:5, 8; 7:42
- Transport Department
  - Estimates, 1979-1980, main, 3:7-8, 12-5, 39; 4:5-9; 5:8, 20; 6:5-12, 22; 7:4-8, 42-3; 8:5-7, 37-8; 9:4-9, 36-8; 10:20-3; 13:5-8, 20-2; 14:6-14, 34, 41, 46-9; 15:9-11, 22-4
  - Estimates, 1979-1980, supplementary (A), 1:12-5; 2:6-11, 25
  - Howie responsibilities, 3:12
  - Transportation, energy impact studies, fossil fuel, etc., 2:11
  - Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:6-14, 31, 41-2; 16:4-10, 32-8
  - Turner, Charles, references, 9:37-8
  - Urban transportation, 2:8-10; 15:10-1
  - Vancouver port, 14:47-8
  - VIA Rail Canada Inc., 2:7-10; 9:8-9
  - Electrification, 2:10; 9:7
  - Wheat Board, role, 14:11-3

**MacLellan, Mr. Russell (Cape Breton-the Sydneys)**

- CN Marine, 8:26-8; 10:15-8, 28-30
- Coast Guard, 3:33-4
- Sydney, 3:32-4
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:32-4; 8:26-8; 10:15-8, 28-30

**Magee, Mr. J.A.D. (Commissioner and Chairman, Railway Safety Advisory Committee, Canadian Transport Commission)**

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:7-12, 17-26, 31-3, 37-44

**Malone, Mr. Arnold (Crowfoot)**

- Organization meeting, 1:6-7

**Manitoba, see Highways and roads; Railways, branch lines****Maritime Pollution Claims Fund, administration costs, 5:21****Marshall, Mr. R.J. (Deputy Administrator, Transport Department)**

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 8:26-8

**Mayer, Mr. Charlie (Portage-Marquette)**

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 10:24-5

**Mazankowski, Hon. Don (Vegreville; Minister of Transport)**

- Air Canada, and CP Air, international routes, Nov. 5/79 Toronto speech to Air Transport Association annual meeting, 7:5-6

**Air transport**

- Accidents, U.S. DC-10 tail-end crack, Canadian aircraft inspections, etc., 8:33-4
- Fares, "peak pricing", 15:10
- Fares, Queen Charlotte Islands, B.C., subsidy, 2:13
- Policy, Nov. 5/79 Toronto speech to Air Transport Association annual meeting, 7:7
- Safety regulations, task force inquiry, 7:31
- Airlines, U.S., \$10 million owing to Transport Department, 7:35
- Airports
  - Administration, commissions, task force study, 7:35
  - Administration, cutbacks, 7:35
  - Car rental agencies, domestic/open/local, Oct. 19/79 new policy, etc., 7:16-9
  - Navigational aids, upgrading, 7:37
  - Radio operators strike, Oct. 16-Nov. 16/79, negotiations, etc., 7:9-12, 39-40
  - Regional municipal, local autonomy, 15:10, 21-2
  - Runway lights, hot-wiring, small airports, safety hazard, 7:34-5
- CN Marine, construction of new ferry, Borden, P.E.I.-Cape Tormentine, N.B., facilities, etc., 15:13, 16-7
- CN Marine, Mainland-Nfld., competition from private firms, Clarke Steamships Limited, federal subsidies, North Sydney and Port aux Basques affected, etc., 8:26-8
- Charlottetown, airport, design, 15:16
- Churchill, port, grain exports, extending season, M.V. *Arctic* voyage, etc., 7:28
- Cloutier, S., references, 2:27-8
- Defence equipment, aircraft, use by cabinet ministers, 15:19
- Detroit river, Ont., 15:20
- Ferry service, B.C. Ferries Corporation, federal subsidy, etc., 2:13-4
- Freight rates
  - Crowsnest Pass rates
    - Committee study, 15:11
    - Retention, government subsidizing, etc., 8:7-8; 14:12-4, 43
    - Study, January 1979, 14:48-9
  - Processed raw materials, Hall (Emmett) report recommendations, 14:14
- Grain elevators
  - Alberta purchasing from federal government, 14:50
  - Great Lakes system, U.S. utilizing, 14:51
  - Saskatchewan, 14:51
- Grain, exports
  - Increasing, 20%, 8:29; 14:9, 17-8, 30-1, 51
  - St. Lawrence Seaway, capacity, role, 14:47
  - United States comparison, 14:28
- Grain, marketings, increase, 14:9
- Grain transportation
  - Co-ordinator, Hugh Horner appointment, terms of reference, etc., 8:5-7, 14-6; 14:8-9, 12, 16, 26, 52
  - Grain fleet, CN and CP cars, 14:42-3
  - Hopper cars, increasing, government purchases, leases, etc., 8:16; 14:17-8

**Mazankowski, Hon. Don —Cont.**Grain transportation—*Cont.*

- Liberal government, previous, programs, 8:7
- Murta task force, report, recommendations, etc., 14:7-8, 15-6, 26-7
- Ships, Canadian bottoms, shortage, 14:47
- Ships, Great Lakes, U.S. grain shipped in Canadian vessels, shortage in Thunder Bay, Ont., 14:17, 38
- Trucking industry, utilizing, 14:29, 32
- Trucks, unloading facilities at terminals, upgrading, 8:30-1
- Great Lakes Airlines Ltd., passenger service, regulations, 7:39
- Hamilton, Ont., airport, expansion program, environment studies, etc., 7:6, 22-3
- Hazardous products, transportation
  - Accidents, increase, 6:16
  - Accidents, West Brome, Que., 6:23
  - Legislation, 2:19; 6:12-5, 22, 35-6; 7:23-5, 37-8; 8:32, 35
  - Moratorium, 6:30
  - Regulations, 12:10
    - Draft, public vs *in camera* discussion, 12:6-9
  - Trucking operations, interprovincial, transborder, regulations, 7:24
- House of Commons, railway committee room, official meeting place of Committee, 2:6
- London, Ont., airport, international flights, 7:38-9
- Merchant marine, reviving, 14:46
- Mississauga, Ont., CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, CTC inquiry, etc., 6:29
  - Costs, evacuees, CP compensation, 6:29
  - Health hazards, inhaling toxic fumes, compensation, 6:30
  - Inquiry under Inquiries Act, terms of reference, royal commission requested, etc., 6:30; 8:8-9; 15:8
  - Interim orders, 8:11-2
  - M. (Mr. McDermid), 6:6-7
- Montreal, STOLport, permanent site, Harbours Board maintaining land, aircraft, etc., 7:30
- Montreal, urban transportation, commuter service, federal-provincial negotiations, etc., 8:19-20
- Newfoundland-Labrador, railway system, Sullivan commission recommendations, 8:28-9
- Nordair Limited, private sector, selling to, 7:20-2; 15:7
- Ontario Northland Railway, Toronto-Northern Ont. commuter service, access, Ont. government/VIA Rail discussions, 8:22-3
- Prince Rupert, B.C., Ridley Island grain and coal terminal development, 14:25
- Railways
  - Accidents, collisions, derailments, statistics, etc., 2:19-20
    - Comparison with Europe and Asia, 6:24-5
  - Equipment, CTC and Railway Transport Committee quality control program, 2:20
  - Railway cars, international movement, 14:16
  - Safety standards, 8:31-3, 36-7; 15:14-5
    - Hot box detectors, 6:12
    - Inspectors, shortage, etc., 6:14; 7:32, 43
- Railways, branch lines, Hall (Emmett) report recommendations, etc.
  - Manitoba, Herchmer subdivision, upgrading track between Churchill and Gillam, 7:29
  - Neil study group, report, 8:24
  - Saskatchewan, north-south line, Lanigan-Melfort, retaining, 8:24-5
  - Snow lines, maintaining, 8:23-4
- Regina, airport, upgrading, study, 15:22
- Saint John, port safety, 15:12-3
- Shipbuilding industry, Great Lakes, subsidy, 14:49-50

**Mazankowski, Hon. Don —Cont.**

## Toronto

- Malton international airport, expansion program, 7:6-8, 23
- Transportation services, 15:11
- Urban transportation, commuter service, GO transit, 8:19
- Tourist industry, transportation plan program, developing, 2:17
- Transport Commission
  - Role, 8:9
  - Staff, cutbacks, etc., 7:31-2; 8:15
  - Western branch, 8:15
- Transport Department
  - Estimates, 1979-1980, main, 6:6-7, 12-6, 22-6, 29-42; 7:4-13, 16-43; 8:4-38; 14:7-18, 22-32, 38, 42-3, 46-52; 15:6-22
  - Estimates, 1979-1980, supplementary (A), 1:13-5; 2:5-28
  - Expenditures, restraint program effect, 6:14-5; 7:35
  - Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:6-11
  - Transportation, subsidies, 2:23-4; 7:41
  - Transportation 2000 Canada, 2:8
  - Urban transportation, assistance program, provincial allocation, 8:12
  - Urban transportation, inter-city passenger transportation, SOMMPS report, 2:8-10; 15:9-11
- Vancouver port, Second Narrows railway bridge, Oct. 12/79 damage by Japan freighter, grain exports, effect, demurrage charges, 8:29; 14:47-8
- VIA Rail Canada Inc.
  - CTV "W5" program, indictment, 2:27
  - Equipment, LRC trains, purchasing, 2:14-6
  - Equipment, Ont. government, co-operative purchase plan, 2:16
  - Fares, 2:8
  - Legislation, introducing, 2:8, 24, 27; 8:18
  - Marketing, transcontinental service, package tours, national tourist policy, etc., 2:17; 8:18
  - Revitalizing, 2:7, 24-7; 6:25
  - Routes and services
    - Calgary-Edmonton, \$1 million subsidy, 2:21-2
    - Jasper-Prince Rupert, B.C., terminating, 2:14
    - Montreal-Toronto, Cornwall stop, 2:10
    - Northern Ont., Capreol-Winnipeg, CTC hearings, etc., 2:7; 8:10, 22
    - Regional areas, improving, 8:11
    - Transcontinental, sleeper cars, changing in Winnipeg, 2:14
    - Safety standards, inquiry, establishing, 8:34
    - Subsidy, 1979-1980, 2:7; 8:10
- Wheat Board, role, 8:6-7; 14:11-2
- Windsor, Ont., airport, runways, baggage delays, accident, etc., 15:19-21
- Winnipeg, international airport, car rental concessions, Budget rent-a-car Ltd., 15:6-7

**McDermid, Mr. John (Brampton-Georgetown)**

- Churchill, Man., port, 5:20
- Coast Guard, 3:29-30
- Harbours, wharves and breakwaters, 5:20
- Hazardous products, transportation, 6:16-8; 12:39-41; 16:21-3
- Maritime Pollution Claims Fund, 5:21
- Mississauga, CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, 6:16-8; 8:11; 15:7-8
- M., 6:6
- Montreal, bridges, 3:31
- Morris, Walter, tribute, 7:13
- Northern Transportation Company Ltd., 13:8-10, 22
- Organization meeting, 1:7
- Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:15-8, 37
- Toronto, Malton international airport, 7:13-5
- Toronto, urban transportation, GO transit, 2:16; 8:12



**McDermid, Mr. John—Cont.**

Transport Department  
Aircraft, DC-3, 3:30  
Estimates, 1979-1980, main, 3:20, 29-31; 5:20-1; 6:6, 16-8;  
7:13-5, 8:11-4; 13:8-10, 22; 15:7-9  
Estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:16-8  
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:39-41; 16:21-4,  
32, 37  
Urban transportation, 15:8-9  
Assistance program, 8:12-4  
VIA Rail Canada Inc., 2:16-8; 8:12  
Welland canal, marine shunting, 3:31

**McKenzie, Mr. Dan** (Winnipeg-Assiniboine; Parliamentary Secretary to Minister of National Defence)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 10:13-5

**McLean, Mr. Walter** (Waterloo)

Airports, Waterloo-Wellington, 7:40  
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:39-40  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:40; 8:16-7;  
9:27-30  
VIA Rail Canada Inc., 8:16-7; 9:27-30

**McLeish, Mr. W.M.** (Administrator, Canadian Air Administration, Transport Department)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:11-6, 24,  
29-30, 36-8; 15:16, 19-23

**Members of Parliament, see** Postal service**Merchant marine**

Reviving, shipbuilding industry, benefits, etc., 3:16-8, 23-4, 34, 37-8;  
14:46  
Foreign fleets, purchasing, 3:16-7  
25% tax, removing, 3:24-5; 5:19  
Tax incentives, 3:14-7

**Metric conversion, see** Post Office Department**Mexico, see** Postal service—Satellites**Miramichi River, dredging, construction, navigation aids, etc., 5:18****Mississauga, Ont.**

CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, chlorine gas danger, city  
evacuated, CTC inquiry, etc., 6:5-7, 16-8, 22-7, 30-1, 38-41  
Costs, evacuees, CP compensation, release forms, etc., 6:28-9  
Costs, lawsuit, lost business, etc., 6:11, 27-30  
Health hazards, inhaling toxic fumes, compensation, 6:28-30  
Inquiry under Inquiries Act, establishing, terms of reference, etc.,  
6:8, 17, 23-4, 33-41; 8:8-9; 15:7-8; 16:14-5  
Interim orders, 8:11-2  
Interim reports, Committee referral, etc., 16:37-9  
Royal commission requested, 6:28-30, 33; 8:8-9  
M. (Mr. McDermid), agreed to, 6:6  
CP Rail track, maintenance, 6:41  
CP Rail track, passenger and freight, speeds, slow order, 6:20-1  
*See also* Postal service

**Mitchell, Mrs. Margaret** (Vancouver East)

Committee, 16:20-1  
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 16:19-21  
Vancouver, 16:19-20

**Moncton, N.B., see** CN Marine—Headquarters**Montreal**

Bridges, Jacques Cartier and Champlain, 3:10, 31  
Port, grain handlers strike, May 23-Oct. 22/79, economic impact,  
3:35-6  
Postal plant, equipment, 11:13-4

**Montreal—Cont.**

STOLport, permanent site, Harbours Board maintaining land,  
aircraft, etc., 7:29-30  
Urban transportation, commuter service, federal-provincial  
negotiations, etc., 8:18-20

**Moose Jaw, Sask., see** Grain elevators**Morris, Walter, tribute, 7:13****Municipalities, see** Hazardous products, transportation**Murta task force, see** Grain transportation**National Harbours Board, see** Harbours Board**Navigation aids, see** Airports; Miramichi River**Neil, Mr. Douglas** (Moose Jaw)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:44-5

**Neil report, see** Railways, branch lines**New Brunswick, see** CN Marine—Construction; Hazardous products, transportation; Ports**Newfoundland-Labrador**

Goose Bay, Lake Melville, icebreaker *Franklin*, stationing,  
extending season, 10:22-3  
Railway system, Sullivan commission recommendations, 8:28-9  
*See also* CN Marine; Coast Guard; Icebreakers

**Nordair Limited, private sector, selling to, CTC position, etc., 4:26, 7:19-22**

Atlantic provinces, effect, 7:25-6

Document, cabinet referral, 15:7

**Normandeau, Mr. Paul D.** (President, St. Lawrence Seaway Authority)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 5:7

**North Battleford, Sask., see** Airports**Northern Ontario, see** Ontario Northland Railway; VIA Rail Canada Inc.—Routes and services**Northern Transportation Company Ltd.**

Audit committee, 13:14-5  
Background, 13:4-5  
Beaufort Sea drilling, prospects for future traffic increases, 13:17  
Board of directors, 13:11  
Competition, 13:8-11  
Deficit, 13:7-9  
Debt-equity ratio, 13:13-4  
Equipment  
Air cushion vehicles, 1972 acquisition, cost, etc., 13:15-6, 22-3  
Barges, leasing, 13:9  
Barges, surplus, upkeep, etc., 13:10-2, 16  
Keewatin and Great Bear lake, N.W.T. operations, subsidies,  
tonnage, etc., 13:13-5, 18-20  
Private sector, selling to, 5:18; 13:6-7, 12, 21-2  
Profits, 13:5, 8-9, 14  
Traffic, percentage for oil and gas industry vs community resupply,  
13:21  
Trucking operation, 13:22

**Northwest Territories, see** Highways and roads; Northern Transportation Company Ltd.**Nylander, Mr. Terry A.** (The Battlefords-Meadow Lake)

Airports, 15:22  
Hazardous products, transportation, 12:26-8  
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:35-9  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:34-6; 15:22  
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:26-8

**Nystrom, Mr. Lorne** (Yorkton-Melville)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:14-8

**Oil and oil products**, *see* Northern Transportation Company Ltd.—Traffic; Ports—Chicoutimi; Shipping**Ontario**, *see* Northern Ontario; Southern Ontario; VIA Rail Canada Inc.**Ontario Northland Railway**, Toronto-Northern Ont. commuter service, access, Ont. government/VIA Rail discussions, 8:21-3; 9:10-11**Orders of reference**

Estimates, 1979-1980, main, 3:3

Estimates, 1979-1980, supplementary (A), 1:3

Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:3

**Pacific Pilotage Authority**, *see* Vancouver—Port**Packaging and labelling**, *see* Hazardous products, transportation**Peters, Mr. Arnold** (Timiskaming)

Hazardous products, transportation, 6:34-5; 12:8-9, 14-7

Mississauga, CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, 6:33-5

Ontario Northland Railway, 8:21-3; 9:10-1

Railways, accidents, 6:34

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:33-5; 8:20-3; 9:9-11, 43-4

Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:8-9, 14-7

Turner, Charles, references, 9:43

VIA Rail Canada Inc., 8:20-1; 9:9-11, 43-4

**Pilotage**

Compulsory, 5:7

*See also* Atlantic Pilotage Authority; Pacific Pilotage Authority

**Pilotage Act**, amending, 3:35**Ports**

Chicoutimi, Que., petroleum products facilities, moving, alternative sites, etc., 5:9-11

Legislation, introducing, Harbours Board, status, etc., 3:20-3, 39-40

New Brunswick, Belledune and Dalhousie, development, 3:21, 40

Pointe-au-Pic, Que., forest products terminal, development, users, etc., 3:37; 5:9-12

Policy, 15:24

Safety, 15:12-3

*See also* Saint John

*See also* Churchill, Man.; Montreal; Quebec City; Sydney, N.S.; Vancouver

**Post Office Act**, *see* Postal service—Rural**Post Office Department**

Crown corporation, establishing, *see* Canada post corporation

Deficit, reduction, 11:7

Estimates, 1979-1980, main, 11:4-42

Inside workers (CUPW)

Collective agreements, expiring Dec. 31/79, contract negotiations, etc., 11:11, 14-5, 22

Grievances, outstanding, 11:15, 30-1, 34-5

Job openings, freeze, 11:31

Labour-management relations, 11:32, 39-41

President D. McDermott, CLC, remarks, 11:11-2

Mail opening, RCMP, 11:33

Metric conversion, 11:24

Restraint program effects, etc., 11:17-8

Revenue, 11:38

Role, 11:19-20, 36

Staff, 2% reduction, Treasury Board directive, postal service effect, 11:8-9

**Post offices**

Quebec, La Plaine, Mascouche, construction, 11:37

*See also* Montreal; Toronto

**Postage stamps**, commemorative, Lion's Club sixtieth anniversary, Mar. 12/80, 11:24-5**Postal rates**, increase, first class mail, 11:12-3, 27, 38**Postal service**

Brampton-Georgetown constituency, alternate-day delivery, 11:16-7

Courier service, private, 11:36

Bank of Montreal utilizing, 11:23

Electronic mail, developing, 11:20-1

United States \$1.7 billion program, 11:9-10

Improving, 11:6-7, 28-9

Cost, 11:38

Kitchener-Waterloo, Ont., delays, 11:39

Letter carrier service, door to door, growth policy, 11:25-7, 31-2

Letter carrier service, door to door, next day delivery, statistics, 11:29

London-Ottawa, delays, 11:34

Members, franking privileges, 11:15

Mississauga, Ont., lack, 11:28-30

Parcel post, volumes, 11:18-9

Priority post, 11:6, 19, 23-4, 37

Rural, delivery contracts, \$10,000 limit, Post Office Act amendment, etc., 11:22-3

Satellites, use, agreement with U.S. and Mexico, 11:21

Telepost, 11:21

Terrebonne constituency, lack, 11:37-8

Uranium City, Sask., delays, Norcanair carrier, 11:35-7

Volume, 2% increase, 11:18

**Prince Albert, Sask.**, *see* Airports**Prince Edward Island**, *see* CN Marine**Prince Rupert, B.C.**, Ridley Island grain and coal terminal development, 14:25, 28-9, 48; 15:23-4**Procedure and decisions of the Chair**

Agenda and procedure subcommittee, establishing, M. (Mr. Bockstael), 1:7-9, agreed to

Amdt. (Mr. Lumley), 1:8-9, agreed to

Agenda and procedure subcommittee, reports, first, 1:5; second, amdt. (Mr. Harquail), 3:8, agreed to, 4-5; third, amdt. (Mr. McDermid), 14:6-7, agreed to; fourth, 14:7

**Documents**

Briefs submitted by organizations, deadline, M. (Mr. Lumley), 12:5, agreed to

Briefs submitted by organizations, requesting, M. (Mr. Bockstael), 12:5, agreed to

Distributing in both official languages, 3:10-2

Election of Chairman and Vice Chairman, Ms. (Mr. Jelinek; Mr. McDermid), 1:6-7, agreed to

Evidence, transcripts, corrections, 8:4

Minister, appearance before Committee, requesting, 5:19-20

Press release, authorization, M. (Mr. Lumley), 12:5, agreed to

Printing, minutes and evidence, M. (Mr. Whittaker), 1:9, agreed to

Quorum, meeting and printing evidence without, M. (Mr. Lumley), 1:9, agreed to

Reports, annual, Committee referral, 7:43; 8:38

Witnesses, appearance before Committee, requesting, 7:4-5; 14:6-7

Witnesses, appearance before Committee, reserving right of selection, M. (Mr. Harquail), 12:6, agreed to

**Public Works Department**, *see* Harbours, wharves and breakwaters**Quebec**, *see* Ports



**Quebec City, port**

- Forest products terminal, proposal, 5:11
- Grain handling, bulk goods, etc., increase, 3:36

**Radio operators strike, see Airports****Railway Transport Committee, see Hazardous products, transportation—Regulations; Railways—Equipment; Transport Commission—Staff****Railways**

- Accidents, collisions, derailments, statistics, etc., 2:18-20; 2A:1; 6:34-6; 8:32-3; 16:32
- Comparison with Europe and Asia, *The Railway Game*, Professor Lukasiewicz, Carleton University, 6:24-5, 38
- See also CP Rail; Mississauga, Ont.
- Electrification, see VIA Rail Canada Inc.
- Equipment, CTC and Railway Transport Committee quality control program, 2:20
- Equipment, mechanical knowledge, lack, 2:20-1
- Grade-crossing fund, see Urban transportation—Assistance program
- Inspectors, see Hazardous products, transportation—Legislation and see also below Safety standards
- Passenger service, see VIA Rail Canada Inc.
- Railway cars, international movement, 4:35; 14:16, 40
- Relocation study, see Kamloops, B.C.
- Safety standards, 8:31-3, 36-7
- Freight and tank cars, 6:37
- Hot box detectors, 6:12, 20-1, 36, 40; 12:12-3
- See also Hazardous products, transportation—Regulations, Railway cars
- Inquiry, Justice Samuel Grange, terms of reference, etc., 15:14-5
- See also Mississauga, Ont.
- Inspection, U.S. rail cars, rail beds, 6:40-3
- Inspectors, qualifications, 8:34-6
- Inspectors, shortage, etc., 4:9, 16-21, 31; 6:14, 18-20, 32, 42-3; 7:32, 43; 8:15
- Speed limits, policing, 6:43-4
- See also above Accidents
- See also CP Rail; Canadian National Railways; Grain transportation; Kamloops, B.C.; Newfoundland-Labrador; Ontario Northland Railway; VIA Rail Canada Inc.

**Railways, branch lines, grain dependent lines, abandonment, Hall (Emmett) report recommendations, etc.**

- Hearings, six month deferral, 4:25
- Manitoba, Herchmer subdivision, upgrading track between Churchill and Gillam, 7:29
- Neil study group, report, 8:24, 38
- Saskatchewan, north-south line, Lanigan-Melfort, retaining, 8:24-5
- Snow lines, maintaining, 8:23-4; 14:23
- See also Churchill, Man.

**Regina, airport, upgrading, study, report, 15:22****Reid, Mr. J. (St. Catharines; Parliamentary Secretary to Postmaster General and Minister of the Environment)**

- CN Marine, 10:27
- Grain, exports, 14:45-6
- Hamilton airport, 7:22
- Hazardous products, transportation, 7:22-5
- Merchant marine, 3:37-8
- St. Lawrence Seaway, 3:37-8
- Toronto, Malton international airport, 7:22
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:37-9; 7:22-5; 9:18-20; 10:27; 14:45-6
- Transportation, plan, 9:18
- VIA Rail Canada Inc., 9:19-20

**Reports to House**

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 15:3-5, 24-5
- Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:3, 28

**Research and development, see Welland Canal****Richardson, Mr. George (Humboldt-Lake Centre)**

- Airports, 15:21-2
- CN Marine, 10:19
- Grain transportation, 14:39-40
- Hazardous products, transportation, 16:28-30
- Northern Transportation Company Ltd., 13:15-7
- Railways, branch lines, Hall (Emmett) report recommendations, etc., 8:23-5
- Regina airport, 15:22
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 8:16, 23-5; 10:19; 13:15-7; 14:39-40; 15:21-2
- Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 16:28-30

**Rideau Shipping Company Limited, see CN Marine—Marine Cruiser****Ritchie, Mr. Gordon (Dauphin)**

- Canadian National Railways, 4:23
- Churchill, port, 7:28-9
- Freight rates, 4:23-5
- Grain, exports, transportation, etc., 4:23-5; 8:29-31
- Highways and roads, Thompson/Gillam, 7:29
- Railways, branch lines, Hall (Emmett) report recommendations, etc., 7:29
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:23-5; 7:28-9; 8:29-31; 14:27-9

**Roberts, Mr. Frank (Chairman and President, VIA Rail Canada Inc.)**

- References, CNR experience, 9:21
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 9:4-45

**Roy, Mr. Marcel (Laval)**

- Mississauga, Ont., CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, M. (Mr. McDermid), 6:6
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:6; 9:15-8
- VIA Rail Canada Inc., 9:15-8

**Royal Bank, see CN Marine—Mainland****Royal Canadian Mounted Police, mail opening, see Post Office Department****RoyLease Limited, see CN Marine—Mainland-Nfld.****Saint John, port safety, investigating, 15:12-3****St. Lawrence Seaway**

- Advisory council, establishing, 3:13-4; 5:6, 16-7
- Capacity, increasing, 3:37-8
- See also Grain—Exports
- Tolls, increase, advisory council referral, etc., 3:12-3, 38; 5:6-8, 15-6
- 1979 shipping season, extending to Dec. 18, grain shipments, etc., 5:5-7; 14:24-5

**Saskatchewan, see Airports; Grain elevators; Grain transportation—Hopper cars; Railways, branch lines****Satellites, see Postal service****Search and rescue**

- Emergency locator transmitters (ELT), 7:13
- Skelly report, 3:17; 7:12
- See also Coast Guard

**Seguin, Mr. J. Jacques (Director General, Arctic Transportation, Transport Canada)**

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 13:16-7, 20

**Shaffer, Mr. B.** (Legislative Counsel, Justice Department)

Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:36; 16:23-7, 35

**Shipbuilding industry**

Benefits to Canadians, 3:18

Great Lakes, subsidy, etc., 14:49-50

*See also* Coast Guard—Ships; Icebreaking; Merchant marine;

Transport Department—Howie responsibilities

**Shipping**

Accidents, *see* Vancouver—Port

Arctic regions, 50% Canadian bottoms, 5:19

Oil price increase, effects, exemption to Canadian ship owners, 3:24

Regulations, malpractice by some shipping companies, *Globe and*

*Mail* article, Sept. 27/79, 4:33-4

*See also* CN Marine; Churchill, Man.—Grain; Coast Guard;

Merchant marine

**Sinclair, Mr. J.M.** (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Department)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:15-9, 22,

25-37; 5:7, 14; 15:13, 23-4

**Skelly, Mr. Ray** (Comox-Powell River)

Coast Guard, 3:39

Icebreakers, nuclear, 3:18

Merchant marine, 3:16-7; 5:19

Point of order, minister, appearance before Committee, 5:19

Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:12-5

References, *see* Search and rescue

Shipbuilding industry, 3:18

Shipping, 5:19

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:16-8, 39; 5:19

Transport Department, Howie responsibilities, 5:19

**Snavelly report**, *see* Grain—Exports**Southern Ontario**, multi-modal passenger study, 9:6-7**Sperling, Mr. L.** (Assistant Deputy Postmaster General, Marketing)

Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:18-9, 23-4

**Sullivan commission**, *see* Newfoundland-Labrador**Sydney, N.S.**

Harbour region, firefighting and icebreaking facility, 3:33-4

Harbour region, stationing icebreaker during winter, 3:32-4

Port, study, 3:33

**Telelobe Canada**, *see* Coast Guard—Cable**Television**, CTV network "W5" program, *see* VIA Rail Canada Inc.**Terrace, B.C.**, *see* Airports—Radio operators strike**Terrebonne constituency**, *see* Postal service**Thunder Bay, Ont.**, *see* Grain transportation—Ships**Tingley, Mr. Rupert J.** (President and General Manager, CN Marine Inc.)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 10:4-30

**Toronto**

Gateway postal plant, equipment, 11:13-4

Island airport, STOLport, developing, Toronto/Montreal/Ottawa,

Transport Department study, 7:6-8

Malton international airport, expansion program, fourth runway,

third terminal, feasibility study, etc., 7:6-8, 13-5, 22-3

Malton international airport, radar system, 7:15-6

Transportation services, 15:11

Urban transportation, commuter service, GO transit, 2:16; 8:12, 19-20

*See also* CP Air; Hazardous products, transportation

**Tourist industry**

Atlantic provinces, decline, U.S. tourists, gas shortages, effects, etc., 10:13-4

National strategy, developing, 10:13-4

Transportation plan program, developing, 2:17

*See also* CN Marine—Yarmouth; VIA Rail Canada Inc.—

Marketing

**Towers, Mr. Gordon** (Red Deer)

Grain transportation, 14:18-21

Hazardous products, transportation, 12:34-5

Northern Transportation Company Ltd., 13:19-20

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:7, 19-20;

13:19-20; 14:18-22, 33

Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:21-2

Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:34-5

Transportation, subsidies, 2:22

Transportation 2000 Canada, 2:21

VIA Rail Canada Inc., 2:21-2

**Transport and Communications Committee**, name changed to

Transport Committee, 11:4

**Transport Commission**

Eastern branch, establishing, 4:13-4, 21-2

Railway inspectors, *see* Railways—Safety standards

Research branch, role, 4:26-7

Role, 8:9

Reducing, 4:8; 7:30

**Staff**

Cutbacks, restraint program effects, 100 man-years, 4:14, 30;

6:18, 32; 7:30-2, 42; 8:15; 16:11

Railway Transport Committee, former CPR and CNR management or union members, 4:16

Salaries, 7:31-2

Western branch, 4:5-6, 36-7; 8:14-5

Establishment fund, \$300,000, 4:29-30; 34; 8:14-5

Staffing, 4:14, 30-1

*See also* Hazardous products, transportation; Nordair Limited;

Railways—Equipment; VIA Rail Canada Inc.—Costs;

Transportation—Subsidies

**Transport Department**

Aircraft, DC-3, responsibilities, 3:30

Atlantic provinces, branch offices, efficiency, 3:40

Estimates, 1979-1980, main, 3:7-41; 4:4-38; 5:4-21; 6:4-45; 7:4-43;

8:4-39; 9:6-45; 10:4-30; 13:4-23; 14:5-52; 15:6-25

Estimates, 1979-1980, supplementary (A), 1:11-5; 2:5-28

**Expenditures**

Accommodation, 3:27-8

Marine transportation administration, 3:11

Restraint program effects, 6:14-5; 7:35

Howie responsibilities, 3:12, 19-20

Shipbuilding industry, 5:19

*See also* Airlines; Cloutier; Crown corporations; Toronto—Island

airport; VIA Rail Canada Inc.—Fares

**Transportation**

Dangerous goods, *see* Hazardous products, transportation;

Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25)

Energy impact studies, fossil fuel, etc., 2:11

Multi-modal, *see* Southern Ontario

Plan, developing, government responsibility, etc., 9:5-7, 14, 18-9, 25

*See also* Tourist industry

Subsidies, 2:22-4

1972 CTC study, 4:27-8

1975 figures, tabled, 7:41



**Transportation of Dangerous Goods Bill—C-25.** Minister of Transport  
Consideration, 12:5-43; 16:4-38

**Transportation 2000 Canada,** 2:8, 21

**Trucking industry,** *see* Canadian National Railways; Grain transportation; Hazardous products, transportation

**Turner, Mr. Charles** (London East)

Air transport, policy, 7:40  
Airports, radio operators strike, 7:39-40  
Canadian National Railways, 9:21-2  
Grain transportation, 14:41-3  
Great Lakes Airlines Ltd., 7:39  
Hazardous products, chlorine, 16:32  
Hazardous products, transportation, 6:19-22; 7:37-8; 12:28-31; 16:30-3  
London, airport, 7:38  
Mississauga, CP Rail track, speeds, 6:20-1  
Northern Transportation Company Ltd., 13:22-3  
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:33-5  
Railways  
Accidents, 2:18; 16:32  
Equipment, 2:20-1  
Safety standards, inspectors, etc., 4:17-9; 6:20-1; 8:34-7; 15:14-5  
References, railway safety, 9:37-8, 43  
Roberts, Frank, references, 9:21  
Transport Commission, staff, 4:16  
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:16-9; 6:18-22, 37; 7:37-40; 8:34-7; 9:20-4, 43; 13:22-3; 14:40-3, 52; 15:14-5  
Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:18-21  
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:28-31; 16:30-3  
VIA Rail Canada Inc., 2:19; 9:20-4

**United States,** *see* Air Canada—Fares; Air transport—Accidents—Fares; Airlines; CN Marine—Advertising; Freight rates; Grain—Exports; Hazardous products, transportation—Regulations; Postal service—Electronic—Satellites; Railways—Safety; Tourist industry

**Uranium City, Sask.,** *see* Postal service

**Urban transportation,** commuter services, light rapid transit, etc.

Assistance program (UTAP)  
Grade-crossing fund, changes, 4:32-3; 8:13  
Provincial allocation, 8:12-3  
Urban development studies, 8:13-4  
Inter-city passenger transportation, SOMMPS report, etc., 2:8-10; 15:8-10  
*See also* Montreal; Toronto

**VIA Rail Canada Inc.,** passenger service, transcontinental

Advisory councils, regional, organization, 9:28-30  
Kitchener-Waterloo, Ont. representation, 9:28  
Bus companies, relationship, 2:23; 9:40  
CTV "W5" program, indictment, 2:26-7; 4:19-21; 9:26  
Communication, passengers and crew, lack, 9:31-4, 43-5  
Costing order R6313, allocation of expenses, revising, 9:9, 36  
Costs, CTC monitoring, 4:8, 30  
Electrification, 2:10-1  
Canadian Institute of Guided Ground Transport (CIGGT), study, 9:7  
*See also below* Routes and services—Montreal-Toronto  
Equipment  
LRC (light, rapid, comfortable) trains, purchasing, research, etc., 2:11, 14-8, 4:12; 9:19, 42  
Ontario, co-operative purchase plan, 2:16-8  
Quality, poorly maintained, etc., 2:13-20

**VIA Rail Canada Inc.,** passenger service, transcontinental—*Cont.*  
Equipment—*Cont.*

Repairs, contract with CN and CP, 9:22  
Transport Commission responsibility, 4:21-2  
Turbo trains, *see below* Routes and services—Montreal-Toronto  
Upgrading, Budd cars, etc., 9:11-2  
Upgrading, cost, 2:15, 18; 9:22

Fares

Bus industry interference, 4:9-13  
Increase, Ottawa-Montreal, Alexandria, 9:15-8, 44  
Reducing to increase passengers, study, 9:44-5  
Sleeper car rates, 9:31-3  
Transport Department adopting, 2:8

Funds, future needs, 9:8

Legislation, introducing, 2:8, 24, 27; 8:18; 9:8-9

Marketing, local advertising, 9:29-30

Marketing, transcontinental service, package tours, national tourist policy, etc., 2:16-7; 8:16-8; 9:27-8

Menu, 9:31

Passengers, increase, 9:34-5

Regulations, fares, etc., co-operation with CTC, 9:25

Reservations, sleeper cars, deposit, 9:31-3

Reservations, ticketing system, improving, Air Canada co-operation, etc., 9:5, 30-3

Revitalizing, 2:7, 24-7; 6:25; 8:9-11; 9:5, 8, 27

Routes and services

Atlantic provinces-eastern Canada, 9:32-4, 42

Calgary-Edmonton, \$1 million subsidy, 2:21-2

Deteriorating, 8:9-10

Jasper-Prince Rupert, terminating, 2:13-4

Kitchener-Waterloo, Ont., 9:29

Montreal-Halifax, improving, 2:26; 9:32, 42

Montreal-Toronto

Cornwall stop, 2:10; 9:8

Electrification, 2:11; 9:7

Turbo trains, 9:19-20

New Brunswick, Edmundston-Montreal, 9:32-4

Northern Ont., Capreol-Winnipeg, CTC hearings, etc., 2:7, 4:11; 8:10, 20-2; 9:9-10

Northern Ont., Cochrane-Quebec City, CTC review, 9:11

Parry Sound-Toronto, 9:39

Parry Sound-Vancouver, 9:40-1

Quebec City-Windsor corridor, 9:7

Regional areas, improving, 8:11

Toronto-Brampton-Georgetown, fare increase, 11.00 p.m. train, 8:12

Toronto-London, 9:29

Transcontinental, sleeper cars, changing in Winnipeg, 2:10, 14

Safety standards, 9:23-4, 41

Inquiry, establishing, 8:34

Schedules, lack, Kitchener-Waterloo, Ont., 8:17

Stations

Acquisition from CN and CP, 9:13-4, 27

Closure, 2:13; 9:12-3, 23

Upgrading, 2:15; 9:5

Subsidies, cutbacks, 4:10-1

Subsidies, 1979-1980, 2:7, 22; 8:10; 9:14

Tariff structure, 9:35-6, 39

Training program, 9:34

Trains, occupancy rate, 9:39-40

*See also* Ontario Northland Railway

**Vancouver**

Downtown area, CP rail yards, multi-modal transportation, dangers, 16:19-20

Harbour, congestion, Westac study, recommendations, 14:48

**Vancouver —Cont.**

- Port, Second Narrows railway bridge, Oct. 12/79 damage by Japan freighter, 14:40
- Grain exports, effect, 8:29
  - Demmurage charges, 14:47-8
- Pacific Pilotage Authority liability, 3:31
- See also* Grain elevators

**Waddell, Mr. Ian** (Vancouver-Kingsway)

- Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:30-3

**Wardair Canada Ltd.**, *see* Airlines—Charter operations**Waterloo-Wellington, Ont.**, *see* Airports**Welland Canal**, marine shunting, research and development, 3:11, 31**Welland, Ont.**, *see* Hazardous products, transportation**West Brome, Que.**, *see* Hazardous products, transportation**Western Canada**, *see* Grain transportation**Wheat Board**

- Role, 8:6-7; 14:11-3

*See also* Grain—Marketing systems; Grain transportation—Hopper cars

**Whelan, Hon. E.F.** (Essex-Windsor)

- Defence equipment, 15:19
- Detroit river, 15:20-1
- Grain elevators, 14:50-1
- Grain transportation, 14:22-4, 52
- Railways, branch lines, 14:23
- St. Lawrence Seaway, 14:24-5
- Shipbuilding industry, 14:49-50
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:21-5, 28, 49-52; 15:19-21
- Windsor, airport, 15:19-21

**Whittaker, Mr. G.H.** (Okanagan North)

- Organization meeting, 1:9

**Windsor, Ont.**, airport, runways, upgrading, baggage delays, accident, investigation, etc., 15:19-21**Winnipeg**, international airport, car rental concessions, Budget rent-a-car Ltd. bid, tendering process, 15:6-7













*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7









BINDING SECT. JAN 27 1982



